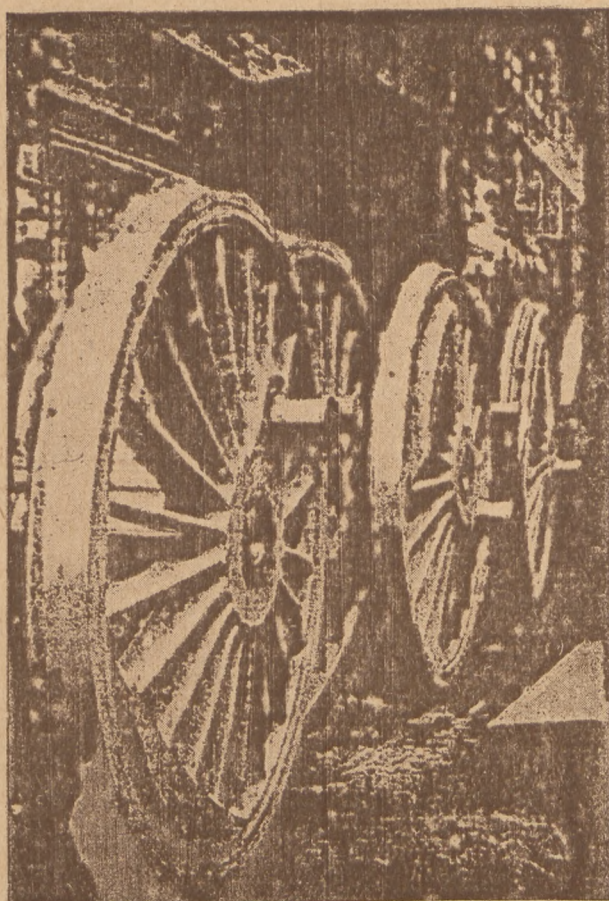




PRZEGŁAD KOLEJOWY



ROK III

Nr 3

MARZEC

1 9 5 1

MIESIĘCZNIK
TECHNICZNO-GOSPODARCZY
W A R S Z A W A



T R E Ś Ć N U M E R U

	Strona
MIECZYŚŁAW ZOBOLEWICZ — Perspektywy realizacji planu przewozowego PKP w roku 1951	81
Inż. EUGENIUSZ REINHARD — Zadania Służby Ruchu w roku 1951	83
Inż. KAZIMIERZ SOCHACKI — Plan Służby Drogowej na 1951 rok i perspektywy jego wykonania	87
Inż. WITOLD MIROWSKI — Plan zadań Służby Elektrotechnicznej w 1951 r. . .	91
Mgr Inż. ZYGMUNT SZKÓP — Wyniki przewozowe DOKP Gdańsk i przewidywania na rok 1951	94
Inż. TADEUSZ KROGULSKI — Plan produkcyjny zakładów naprawczych PKP w roku 1951	99
Mgr EDMUND JESIONOWSKI — Zmiany w taryfie towarowej PKP	100
Inż. WINCENTY GROBICKI — O typach większych niewęzłowych stacji wg wskazówek kolei ZSRR	102
Mgr inż. PRZEMYSŁAW JAROS — Urządzenia telekomunikacyjne na PKP i ich modernizacja	107
RACJONALIZACJA I WYNALAZCZOŚĆ	111
KRONIKA	115
PRZEGLĄD WYDAWNICZY	117
Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI . .	120



Wydawca: WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa ,ul. Kazimierzowska 52, telefony: Red. 8-92-80-8 5wewn. 55-38. Adm. 4-00-60-64, wewn. 44

REDAGUJE KOMITET

Prenumerata kwartalna 22 zł 50 gr

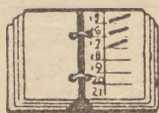
Cena pojedynczego numeru 7 zł 50 gr

Nakład 9000 egz., obj. 2½ ark., form. A 4; papier-druk. sat. VII kl. 61×86, 70 gr

Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza „Prasa”, Drukarnia, Warszawa, Al. Jerozolimskie 125

Zam. 378. 12.II.51 r. 2-B-16522

PRZEGLĄD KOLEJOWY



MIESIĘCZNIK TECHNICZNO-GOSPODARCZY

WARSZAWA, MARZEC 1951 R.

MIECZYŚLAW ZOBOLEWICZ

PERSPEKTYWY REALIZACJI PLANU PRZEWOZOWEGO PKP W ROKU 1951

Jak wiadomo, plan przewozowy PKP na rok 1950 wykonany został z nadwyżką 15.6% w zakresie przewozu osób oraz z nadwyżką 5.1% w zakresie przewozu towarów. Jest to niewątpliwie duży sukces, który zawdzięczać możemy wzmożonym wysiłkom szerokich mas kolejarzy, ich uświadomieniu obywatelskiemu oraz osiągnięciom naszych racjonalizatorów, nowatorów i przodowników pracy, stosujących produjące radzieckie metody pracy.

Wzbogaceni tym nowym sukcesem na drodze budownictwa podstaw socjalizmu w Polsce i w oparciu o zdobyte w roku ubiegłym doświadczenie z realizacji pierwszego roku Planu 6-letniego, rozpoczynamy walkę o wykonanie zadań drugiego roku planu w zakresie transportu kolejowego, walkę, której wynik będzie miał niewątpliwie doniosłe znaczenie dla całej gospodarki narodowej.

Dokonajmy więc przeglądu stojących przed nami w roku 1951 zadań Planu 6-letniego.

W roku 1951 — PKP będą musiały przewieźć: podróżnych o 22.6%, bagażu i przesyłek eksportowych o 6.4% i towarów wszelkiego rodzaju o 13.0% więcej niż w roku 1950. Mając jednak na uwadze dynamikę rozwoju naszego życia gospodarczego, należy liczyć się z tym, że plan produkcji przemysłowej i rolniczej w roku 1951 będzie wykonany również z nadwyżką i wobec tego przewozy kolejowe wzrosną jeszcze bardziej. Z tych właśnie względów jest dla PKP rzeczą pierwszorzędnej wagi ustalić, jakiego rodzaju przewozy trzeba będzie wykonać i jakiego rodzaju przesyłki będą przewożone w okresie planowanym. Jest to konieczne dla zabezpieczenia pod te przewozy odpowiedniego taboru.

W roku 1951 przewóz podróżnych zwiększy się w ruchu dalekobieżnym o 17.6%, natomiast w ruchu podmiejskim o 23.9%. Ta różnica wzrostu przewozu znajduje uzasadnienie w projektowanej rozbudowie przemysłu na nie nową dotychczas skalę, co będzie wymagało

poważnego zwiększenia ilości pociągów dla przewożenia ludzi do miejsc pracy.

W ruchu podmiejskim przewozy trakcją parową wzrosną o 21.8%, a trakcją elektryczną o 48.8%. Ten duży wzrost przewozów trakcją elektryczną tłumaczy się tym, że w roku 1951 ilostan jednostek elektrycznych zdolnych do ruchu (zdrowych) wzrośnie o 66.7%. Poza tym uruchomiona zostanie częściowo trakcja elektryczna na węźle gdańsko — gdyńskim.

W roku 1951 przewozy towarów będą kształtowały się następująco:

- a) przewóz wytworów pochodzenia mineralnego wzrośnie o 12.4%,
- b) płody rolne — o 11.7%,
- c) metale, wyroby z metali i złom — o 21.4%,
- d) materiały drzewne i wyroby — o 8.6%,
- e) wyroby przemysłu szklarskiego, ceramicznego i betonowego — o 20.1%,
- f) wyroby przemysłu chemicznego — o 1.1%,
- g) pozostałe towary — o 22.4%.

W roku 1951 średnie odległości przewozu jednego podróżnego i jednej tony kształtują się podobnie jak w roku 1950. Oznacza to, że osobo-km i netto tonokm wzrosną w takim samym procencie jak ilość podróżnych i masa towarowa wyrażona w tonach. Dodać należy, że praca PKP wyrażona w brutto tonokm została ustalona na podstawie wielkości przewozów i wskaźników eksploatacyjnych, mających wpływ na wielkość tej pracy.

Zapoczątkowane w IV kwartale 1950, r. operatywne planowanie kwartalne i miesięczne usprawniło częściowo dysponowanie wagonami próżnymi, co znalazło swój wyraz w planowanej poprawie wskaźnika stosunku kursu próżnego do ładownego wagonu towarowego o 4.4%.

Stosowanie nowych norm załadunkowych, opracowanych przez DGKP i zatwierdzonych przez PKPG, obowiązujących wszystkich klientów kolei, jak również odpowiednio opracowanego kalendarza przy ładowaniu drobnicy (ładowanie drobnicy w określonych dniach do

pewnych stacji lub rejonów) wpłynie na poprawę wskaźnika załadunku statystycznego wagonu towarowego o 1.7%.

Poprawa tych dwóch wskaźników spowoduje poprawę stosunku netto do brutto w pociągach towarowych o 1.5%.

Nowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich został opracowany przy zastosowaniu nowych metod obliczania czasów jazdy oraz skróceniu postojów pociągów na stacjach do koniecznego minimum. W rezultacie uzyskano możliwość poprawy szybkości technicznej pociągów pasażerskich o 4.1%, a szybkości hadlowej o 5.2%.

Konstruktorzy przy opracowaniu rozkładu jazdy pociągów pasażerskich uwzględniali przede wszystkim potrzeby życia gospodarczego kraju, zwracając równocześnie uwagę na możliwość ułożenia jak najekonomiczniejszych turnusów składów osobowych, co dało w efekcie poprawę dobowego przebiegu wagonu osobowego o 2.8%.

Lepsze wykorzystanie wagonów osobowych pozwoliło przy stosunkowo małym wzroście ilostanu wagonów osobowych zdrowych (o 2.7%) i dość znacznym zwiększeniu ilości pociągów pasażerskich (ilość pociągo-km wzrasta o 7.7%) zwiększyć składy pociągów pasażerskich o 3.8%, a tym samym zwiększyć ciężar pociągów osobowych o 3.1%.

Poprawa dobowego przebiegu wagonów osobowych i stosunku netto do brutto w pociągach towarowych pozwoli wykonać nakazane przewozy przy wzroście pracy stosunkowo mniejszym niż wynosi wzrost wielkości przewozów wyrażonej w osobo-km i w netto tono-km. A więc:

- a) w ruchu pasażerskim przebieg ciężaru brutto-tono-km wzrasta o 11.5% przy wzroście ilości podróży o 22.6%,
- b) w ruchu towarowym przebieg ciężaru brutto-tono-km wzrasta o 10.2% przy wzroście masy towarowej o 12.9%.

Wykonanie tej pracy wymaga zwiększenia ilostanu parowozów zdrowych o 4.8%, ilostanu wagonów osobowych zdrowych do przewozu podróży o 3.0%, wagonów towarowych zdrowych o 7.8%, w tym krytych o 5.9%, węglarek o 8.3%, platform o 11.7%, cystern o 3.9% i specjalnych o 4.0%.

Aby uzyskać potrzebne ilostany taboru, musimy w roku 1951 usprawnić naprawę taboru i znacznie obniżyć wskaźnik procentu chorych parowozów i wagonów. Wskaźnik procentu chorych parowozów musimy mianowicie obniżyć o 17%, wagonów osobowych o 15.7% i wagonów towarowych o 25.3%.

Tak znaczne obniżenie wskaźnika procentu chorego taboru jest możliwe dzięki stosowaniu nowych metod pracy, opartych na doświadczeniach i osiągnięciach przodujących kolejarzy radzieckich.

Osiągnięcia naszych drużyn parowozowych, zapoczątkowane przez maszynistów parowozowni bydgoskiej Czapczyka, Krygiera i Szwarca,

zobowiązania bezawaryjnego przetaczania wagonów, podejmowane na apel ustawacza stacji liawa ob. Koszykowskiego, wzmoczenie kontroli mającej na celu podniesienie jakości dokonywanych napraw, skrócenie czasu oczekiwania taboru na naprawę dają gwarancję, że planowane zmniejszenie procentu chorych parowozów i wagonów jest zupełnie realne i będzie niewątpliwie wykonane z nadwyżką.

Przy tym ilostanie wagonów osobowych zdrowych, jak ustalono, utrzymując warunki podróżowania takie same jak w r. 1950, tzn. dalekobieżnym, a jednocześnie aby uwzględnić potrzeby świata pracy w ruchu podmiejskim, wprowadzono w nowym rozkładzie jazdy cały szereg nowych pociągów. Znalazło to swój wyraz w zwiększonej ilości pociągo-km pasażerskich o 7.7%.

W ruchu towarowym, stosując nowe metody obliczania szybkości technicznej, jak również ograniczając postoje na stacjach pośrednich do koniecznych potrzeb technicznych i handlowych, opracowano rozkład jazdy pociągów towarowych, który pozwoli na zwiększenie szybkości technicznej o 2.7% i hadlowej o 5.7%.

Przez lepsze wykorzystanie wagonów towarowych, podwyższenie załadunku statycznego wagonu o 1.7% i poprawienie stosunku kursu próżnego do ładownego wagonu towarowego o 4.4% zwiększono ciężar pociągu towarowego brutto o 1.2% i netto o 2.6%.

Poprawa tych wskaźników, lepsza organizacja ruchu towarowego w wyniku stale pogłębiającego się planowania operatywnego, które umożliwia coraz szersze stosowanie marszrutyzacji ładunku, jak również zaostrzenie dyscypliny wykonywania zaplanowanych przewozów spowoduje, że obrót wagonów towarowych w roku 1951 ulegnie przyśpieszeniu o 5.3%.

Dla przewiezienia planowej masy towarowej, która jak wspomniano wzrasta w roku 1951 o 12.9%, przy wzroście przebiegu ciężaru brutto o 10.2% i zwiększonym ciężarze pociągu towarowego brutto o 1.2%, będziemy musieli wykonać 8% więcej pociągo-km towarowych niż w roku 1950.

Praca parowozów uległa znacznemu usprawnieniu. Ograniczono do minimum przebiegi luzem i rezerwę, zwrócono uwagę na lepsze wykorzystanie parowozów manewrowych, dążenie do utrzymania 100% regularności biegu pociągów i rozwijające się w tym kierunku współzawodnictwo pozwoli na znaczne zmniejszenie się wypadków wybijania parowozów z turnusów.

Rozwijający się ruch „pięćsetników“, stawiających sobie za zadanie dokonanie przebiegu dobowego parowozu powyżej 500 km. spowodował rewizję turnusów parowozowych.

Nowe turnusy parowozowe, opracowane w związku z nowym rozkładem jazdy, pozwolą na zwiększenie dobowego przebiegu parowozów w ruchu pasażerskim o 7.8% i w ruchu towarowym o 7.3%.

Ograniczenie przebiegów jałowych oraz zwiększenie dobowego przebiegu parowozów spowo-

dowało, że praca parowozów dla ruchu pasażerskiego i towarowego razem, wyrażająca się w parowozo-km, wzrasta tylko o 3.4% w stosunku do roku 1950.

Wskaźnik zużycia węgla obliczeniowego na 1000 brutto tono-km wykazuje poprawę o 5.6%, co wpłynie poważnie na obniżenie kosztów własnych.

Tak się przedstawia nasz plan przewozowy na rok 1951.

Dzięki zrozumieniu Kolegów Ruchowców, Mechaników i Handlowców, że planowa oszczędna gospodarka socjalistyczna polega nie tylko na wykonaniu zwiększonych zadań, lecz również na znacznym polepszeniu produkcji (w na-

szym przypadku usług) i lepszym wykorzystaniu sprzętu wartościowego (przede wszystkim taboru), materiału oraz zwiększeniu wydajności pracy, opracowaliśmy plan przewozowy na rok 1951, mobilizujący, a przy tym zupełnie realny, z zachowaniem rezerwy na pokonanie szczytów jesiennych, które w tym roku nie powinny przekraczać 17%.

Po tym przeglądzie zadań, jakie mamy wykonać i środków, jakie mamy do dyspozycji i po upewnieniu się, że plan nasz jest realny, stajemy do pracy z pełnym zapałem i wolą wykonania naszych zobowiązań z nadwyżką dla dobra Polski Ludowej i całego Obozu Pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele.

Inż. EUGENIUSZ REINHARD

Zadania Służby Ruchu w roku 1951

Zadania Służby Ruchu w roku 1951 wynikają z zaplanowanych na ten rok przewozów towarowych i pasażerskich oraz zaprojektowanych mierników.

W roku 1951 przewiduje się dalszy wzrost przewozów na PKP oraz poprawę następujących mierników w stosunku do osiągniętych wyników za rok 1950:

Ruch towarowy

przewóz masy towarowej w torach — wzrost	12,9%
naładunek wagonów — wzrost	11,4%
obróć wagonu towarowego — poprawa	5,0%
przebiegi pociągokilometrów — wzrost	7,3%
przebiegi ciężaru brutto tonokilometrów — wzrost	9,0%
przebiegi ciężaru netto tonokilometrów — wzrost	9,9%
ciężar pociągu brutto w tonach — wzrost	1,6%
ciężar pociągu netto w tonach — wzrost	2,4%
szybkość handlowa w km na godz. — wzrost	5,7%
stosunek przebiegu wagonów próżnych do ładownych — poprawa	1,9%
przeciętny przebieg wagonu w km na dobę — wzrost	1,9%
przeciętny przebieg dobowy parowozu towarowego w km — wzrost	7,7%

Ruch pasażerski

przewóz ilości osób podróżujących — wzrost	22,6%
przebieg podróży osobokilometrów — wzrost	21,7%
przebiegi pociągokilometrów ogółem — wzrost	7,7%
przeciętny przebieg dobowy wagonu osobowego w km — wzrost	2,8%
szybkość handlowa w km na godzinę — wzrost	5,0%
przeciętny przebieg dobowy parowozu pasażerskiego km — wzrost	7,8%

W ruchu towarowym zwraca uwagę przede wszystkim znaczny wzrost masy towarowej i naładunku wagonów. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że w roku 1950 naładunek wagonów był o 13,5% większy od naładunku w roku 1949, to przewidywany na rok 1951 dalszy

wzrost naładunku o 11,4%, w stosunku do osiągniętego wyniku za rok 1950, jest zadaniem bardzo poważnym. Ponieważ przewidywany wzrost łożysk roboczych wagonów będzie stosunkowo znacznie mniejszy od wzrostu naładunku, wykonanie tak zwiększonego naładunku może być osiągnięte jedynie na drodze dalszej poprawy obrotu wagonów. Dlatego też plan na 1951 rok przewiduje poprawę o 5% obrotu wagonów w stosunku do osiągniętego wyniku w roku 1950 i stanowi dla Służby Ruchu jedno z najpoważniejszych zadań.

Planowany na rok 1951 wzrost przebiegu pociągokilometrów o 7,3% i zwiększenie naładunku o 11,4%, przy wzroście przebiegu brutto tonokilometrów o 9% i netto tonokilometrów o 9,9% oraz wzroście ciężaru pociągu brutto o 1,6% i ciężaru netto o 2,4% w stosunku do wykonania w roku 1950, wymaga zwiększenia obciążenia pociągów i jednoczesnego lepszego wykorzystania ładowności wagonów towarowych.

Dalszym poważnym zadaniem dla Służby Ruchu jest planowana poprawa o 5,7% szybkości handlowej w stosunku do wykonanej w roku 1950.

Plan na rok 1951 zakłada również dalsze usprawnienie przebiegu wagonów próżnych i przewiduje poprawę stosunku przebiegu wagonów próżnych do ładownych o 1,9%, co wymaga dalszego zwiększenia przebiegu wagonów próżnych, a więc usprawnienia dyspozycji wagonowych.

Jeśli chodzi o przeciętny przebieg wagonu na dobę, to ma się on zwiększyć w porównaniu z rokiem 1950 o 1,9%. Jest to usprawnienie, które powinno być wynikiem lepszego obrotu wagonów, a zwłaszcza skrócenia jego postojów na stacjach węzłowych i rozrządowych.

Plan na rok 1951 przewiduje również dalsze usprawnienie w przebiegu dobowym parowozu

towarowego i zakłada wzrost przeciętnego przebiegu dobowego parowozu o 7,7% w stosunku do osiągniętego przebiegu w roku 1950.

Jak widać z powyższego, plan przewozów towarowych na 1951 rok nakłada na Służbę Ruchu szereg zadań sprowadzających się do zwiększenia ilości pracy i jednoczesnego dalszego polepszenia jej jakości.

Wzrost naładunku, poważne skrócenie obrotu wagonów przy jednoczesnym zwiększeniu ciężaru brutto i netto pociągów oraz znacznym polepszeniu szybkości handlowej i zwiększeniu dobowego przebiegu parowozu stanowią zadania, które należy przeanalizować i rozważyć w świetle dotychczasowych osiągnięć dla wytknięcia pewnych dróg, po których należałoby kroczyć dla wykonania planu.

Rozważyć należy przede wszystkim współczynnik obrotu, od utrzymania którego w wysokości planowanej zależy wykonanie zasadniczej pozycji naszego planu — naładunku.

Miarą wysiłku, który powinien być wykonany przez PKP w 1951 r. dla polepszenia obrotu wagonu, mogą do pewnego stopnia służyć postępy w usprawnieniu obrotu wagonu, osiągnięte przez PKP w latach ubiegłych i porównanie ich do planowanych zadań.

W porównaniu do 1946 roku poprawa współczynnika obrotu wagonów w latach następnych przedstawiała się następująco:

1947	1948	1949	1950
13,40%	32,00%	38,60%	42,00%

Widzimy więc, że o ile w latach 1947 i 1948 obrót wagonów doznawał znacznej poprawy, to już w latach następnych poprawa ta była stosunkowo mniejsza. Tak więc poprawa za 1949 rok w porównaniu z rokiem poprzednim stanowi wzrost o 6,6%, a poprawa za rok 1950 w porównaniu z rokiem poprzednim wynosi zaledwie 3,4%. Z zestawienia tego widać, jak w miarę postępującego czasu coraz trudniej jest uzyskać dalszą poprawę w obrocie wagonu. Jest to zrozumiałe z uwagi na osiągnięte już do 1949 roku znaczne usprawnienie pracy na PKP.

Jeśli teraz weźmiemy pod uwagę, że planowany współczynnik obrotu na rok 1951 wymaga 44,8% poprawy w stosunku do 1946 roku, to jest dalszej poprawy o 2,8%, to widzimy, że skok, jaki należy dokonać w 1951 roku w kierunku dalszego usprawnienia obrotu wagonu towarowego, powinien być niewiele mniejszy od dokonanego w roku 1950.

W związku z tym warto jest zastanowić się nad praktyczną realizacją tego zadania przez Służbę Ruchu.

Poprawa obrotu wagonów jest przede wszystkim rezultatem dalszego rozwoju współzawodnictwa pracy na wszystkich szczeblach Służby Ruchu i innych Służb, wynikiem którego było wykonanie, a nawet przekroczenie planów w latach ubiegłych. Poglębiając i rozszerzając

to współzawodnictwo w roku obecnym, znajdziemy dalsze możliwości poprawy obrotu wagonów. Poprawa ta powinna również wynikać:

- 1) z nowego lepszego rozkładu jazdy pociągów towarowych,
- 2) z zastosowania nowych urządzeń technicznych wprowadzanych na PKP,
- 3) z usprawnienia planowania i organizacji przewozów przez klientów kolei.

Należy więc mieć na uwadze następujące możliwości poprawy obrotu wagonów przez:

- 1) możliwie największe skrócenie czasu postoju wagonów na stacjach węzłowych i rozrządowych oraz ściśle przestrzeganie planu przejścia wagonów ładownych przy zastosowaniu na szeregu stacji nowych urządzeń technicznych usprawniających rozrząd wagonów;
- 2) usprawnienie dyspozycji i przesunięcia składów próżnych, wykorzystując należycie łączność selektorową;
- 3) stosowanie w znacznie szerszym zakresie niż dotychczas podwójnej operacji handlowej, tj. ładowania wagonu w tym samym dniu, w którym został wyladowany;
- 4) zestawianie większej niż dotychczas ilości towarowych pociągów dalekobieżnych;
- 5) dalszą akcję w stosunku do klientów kolei w kierunku usprawnienia planów przewozowych, ich należytego wykonywania oraz dostosowania naładunku do możliwości wyladowczych na stacjach przeznaczenia.

Zasługuje to na szersze omówienie.

Nowy rozkład jazdy pociągów towarowych na rok 1951/52 oraz wprowadzane ulepszenia techniczne w rozrządzie wagonów wnoszą dalsze poważne usprawnienia w zakresie Służby Ruchu. Korzyści, jakie będą stąd osiągnięte, zależą od szybkości należytego wprowadzenia pracowników liniowych w tryb pracy, nakazany nowym rozkładem szybkiego opanowania nowej techniki pracy i przestrzegania planu przejścia wagonów ładownych oraz niedopuszczania do przestoju wagonów ładownych na stacjach węzłowych i rozrządowych ponad czas przewidziany tym planem.

Dalszym poważnym krokiem w usprawnieniu pracy Służby Ruchu jest łączność selektorowa, która zainstalowana została już na szeregu linii kolejowych. Prace nad zainstalowaniem tej łączności na dalszych liniach trwają. Łączność ta jest dalszym atutem w rękach Służby Ruchu i powinna być należycie wykorzystana przez Oddziały Ruchowo - Handlowe i stacje dla lepszego regulowania ruchu pociągów, usprawnienia dyspozycji wagonowych i przesunięcia wagonów próżnych w celu uzyskania przez te przyspieszenia obrotu wagonu.

Jednym z dalszych czynników, który nie zawsze był dotąd należycie wykorzystywany dla

przyśpieszania wyładunku i osiągnięcia przez to przyśpieszenia obrotu wagonów, jest usprawnienie awizowania odbiorcom o przybywających dla nich przesyłkach wagonowych oraz stosowanie podwójnej operacji wagonowej dla wagonu w tym samym dniu, tj. załadowania wagonu w dniu wyładowania.

Pod tym względem zasługują na uwagę przykłady inicjatywy wykazanej na Bielskim Oddziale Ruchowo - Handlowym przez naczelnika oddziału inż. P. Lewińskiego. Otóż na pewnych stacjach, na których odstęp czasu pomiędzy pociągami zbiorowymi, idącymi w kierunkach przeciwnych, wynosił 6 — 8 godzin, zorganizowano natychmiastowe powiadomienie odbiorców o przybywających dla nich wagonach oraz przyśpieszono manipulacje w ekspedycji towarowej w celu umożliwienia natychmiastowego wydania wagonu odbiorcy. W rezultacie wagony mogły być nie tylko wyładowywane w czasie między pociągami, ale i zabierane przez pociąg przeciwnego kierunku, co znacznie przyspieszyło obrót wagonów.

Drugim przykładem jest zorganizowanie przez stację węzłową dokładnego awizowania zawczasu stacjom na docelowym odcinku kolejowym przesyłek wagonowych z podaniem odbiorcy i jego adresu oraz wejście stacji docelowych w porozumienie z odbiorcami i niezwłoczne zawiadamianie odbiorców o przybywaniu dla nich przesyłek niezależnie od pory dnia. Taka akcja kolei umożliwiła odbiorcy przygotowanie zawczasu środków transportowych oraz siły roboczej i przystąpienie bez straty czasu do wyładunku wkrótce po przybyciu wagonu na stację. Po wyładowaniu wagon próżny był zabierany niezwłocznie przez pociąg przeciwnego kierunku, a czas postoju wagonu ograniczał się podobnie jak w przykładzie poprzednim.

Gdyby takie lub podobne postępowanie, mające na celu przyspieszenie obrotu wagonu, zostało przyjęte na wszystkich stacjach, to niewątpliwie wpłynęłoby to poważnie na polepszenie tego obrotu na całej sieci PKP.

W związku z brakiem wagonów, w celu zwiększenia ilości podstawianych pod naładunek spod wyładunku w tym samym dniu, Dyrekcja Generalna KP wydała zarządzenie w sprawie zaliczania do ilostanu rozporządzalnego wagonów ładownych, które w danej dobie zostaną rozładowane do godziny 14 zamiast do godziny 10, co dotąd obowiązywało w myśl przepisów R. 2. Oczywiście wymaga to utrzymywania przez stację odpowiedniego kontaktu z odbiorcami i nadawcami i dokładania starania w celu załadowania możliwie większej ilości wagonów w dniu ich wyładowania.

Jeśli z powodu niemożności załadowania wagonu przez nadawcę w tym samym dniu wagon zostałby załadowany nawet w dniu następnym, to przez uniknięcie dysponowania wagonu próżnego w dniu poprzednim nie zachodzi krzyżowanie się wagonów próżnych, a wagon zostanie załadowany bez przebiegu w stanie próżnym.

Dalszym czynnikiem znacznie usprawniającym obrót wagonów jest zestawienie większej ilości pociągów dalekobieżnych. Stosownie do wydanych w tej sprawie zarządzeń przez Dyrekcję Generalną KP, powinna być prowadzona akcja mająca na celu upowszechnienie ładowania grupowo - kierunkowego dla ładunków masowych z zachowaniem warunku, że ładowanie takie powinno odpowiadać możliwościom wyładowczym rejonów docelowych i samych odbiorców.

Jeśli chodzi o poprawę obrotu wagonu, która również zależy od klientów kolei, to w pierwszym rzędzie dotyczy ona nierównomierności naładunku, którą obserwujemy w poszczególnych miesiącach, dekadach i dniach. Ta nierównomierność naładunku nie pozwala na należyte wykorzystanie wagonów, wpływa ujemnie na obrót i pomimo prowadzenia w tej sprawie stosownej akcji przez PKP nie uległa dotąd poprawie.

Poważnym czynnikiem, mającym wpływ na obrót wagonów, jest również należyte opracowywanie planów przewozowych przez klientów kolei. Plany te przed ich zatwierdzeniem powinny być sprawdzane przez DOKP w celu odpowiedniego skorygowania, a przede wszystkim wyeliminowania krzyżowania się przewozów oraz przewozów na zbyt duże lub zbyt małe odległości.

Do poprawy obrotu wagonu przyczyni się niewątpliwie dalsze zacieśnienie wzajemnej współpracy kolei z jej klientami. Od ustosunkowania się bowiem klientów do pewnych zasadniczych tez kolei w znacznym stopniu zależy obrót wagonów oraz inne wyniki eksploatacyjne. Klienci kolei powinni więc znać dokładnie wszystkie warunki, jakie stawia im kolej.

W latach ostatnich kolej prowadziła wśród swych klientów szczególnie energiczną akcję przed okresem jesiennym. Jest to zrozumiałe z uwagi na masowe przewozy jesienne, powodujące ostry brak wagonów w tym okresie. W roku bieżącym wobec poważnie zwiększonych zadań, jakie mamy wykonać, taka akcja kolei powinna być prowadzona z całą energią już od początku roku i trwać nieustannie.

Akcja ta powinna obejmować całokształt zagadnień, wymagających spopularyzowania wśród klienteli kolei. Do tego celu może służyć np. wydanie odpowiednio opracowanej broszury, omawiającej cały szereg zagadnień kolejowych, jak: obrót wagonu, równomierność naładunku, należyte opracowanie planów przewozowych z uniknięciem przeekspediowań oraz przewozów na zbyt duże i zbyt krótkie odległości, dostosowanie naładunku do możliwości wyładowczych, wykorzystywanie ładowności wagonów, właściwe użytkowanie platform długich, naładunek i wyładunek w dni świąteczne, wykorzystywanie pod naładunek wagonów spod wyładunku w tym samym dniu, grupowo-kierunkowe ładowanie artykułów masowych,

ładowanie drobnicy w pewne dni tygodnia w określonych kierunkach i planowanie przewozów z uwzględnieniem ograniczeń jesiennych.

Podanie tych wiadomości w formie krótkiego i zwięzłego opisu, wyjaśnienie korzyści, jakie powstają z należytej współpracy klienteli z koleją, wytłumaczenie konieczności oszczędnej gospodarki w transporcie kolejowym z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej niewątpliwie przyczyni się do powodzenia akcji. Przy masowym rozpowszechnieniu takiej broszury wśród wszystkich klientów kolei można się spodziewać lepszego zrozumienia wymagań kolei, lepszej współpracy kolei z klientami oraz lepszych rezultatów w usprawnieniu obrotu wagonu.

Z kolei przejdźmy do omówienia innych zadań Służby Ruchu.

Plan na 1951 rok przewiduje poprawę przeciętnego ciężaru brutto i netto pociągu odpowiednio o 1,6% i 2,4% w stosunku do wykonania za rok 1950. Na poprawę ciężaru pociągu brutto, poza dalszym koniecznym usprawnieniem pracy przy zestawieniu pociągów, powinien dodatkowo wpłynąć nowo opracowany rozkład jazdy pociągów towarowych, który podniesie dopuszczalne brutto pociągu tam, gdzie będzie to możliwe.

Należy jednakże stwierdzić, że w roku 1950 przeciętny ciężar brutto i netto pociągu został nie dotrzymany odpowiednio o 1,6% i 1,4% w stosunku do planu. Poza wpływem, jaki w tej sprawie miały niedociągnięcia pracowników stacji i oddziałów oraz zmiany w ukształtowaniu się przewozów węgla, do niewykonania planu przyczynił się znaczny wzrost przesyłek artykułów lekkich, które, wypełniając wagon pod względem pojemności, wykorzystywały ładowność wagonów mniej niż w połowie. Są to przede wszystkim przewozy słomy lnianej i konopnej oraz słomy zwykłej i siana.

Wydaje się rzeczą konieczną przeprowadzenie w roku bieżącym bardziej stanowczej akcji w kierunku przymusu prasowania słomy zwykłej i siana. Poza tym konieczne jest obmyślenie środków w celu możliwie największego zmniejszenia ilości wagonów o niewykorzystanej całkowicie ładowności przez towary, którymi ładowność zasadniczo może i powinna być wykorzystana. Takie niewyzyskanie ładowności wagonów dotychczas było zjawiskiem bardzo częstym i powinno być zwalczane.

Jednym ze sposobów zaradczych byłoby ustalenie pewnych dodatkowych opłat taryfowych, które musiałby w takich przypadkach ponosić nadawca, co byłoby dla niego bodźcem w kierunku lepszego wykorzystania ładowności wagonów. Ponieważ sprawa ta ma jednocześnie poważny wpływ na kształtowanie się przeciętnego ciężaru netto wagonu, a ten miernik poza przewozami drobnicy jest w znacznym stopniu zależny od klientów kolei, wskazane byłoby powzięcie odpowiednich decyzji dla należytego uregulowania tego zagadnienia.

Zasługuje na podkreślenie planowany na rok 1951 znaczny wzrost w ruchu towarowym szybkości handlowej, który w stosunku do wykonanej w roku 1950 ma wynosić 5,7%. Plan ten nakazuje zrobienie dużego kroku naprzód i wykonanie jego wymaga od Służby Ruchu znacznego wysiłku. Odpowiednią poprawę szybkości handlowej przewiduje nowy rozkład jazdy pociągów towarowych na 1951/52 rok.

Poważnym zadaniem jest również poprawa przeciętnego dobowego przebiegu parowozu towarowego o 7,7% w stosunku do wyniku za rok 1950, zwłaszcza że przebieg ten w roku 1950 nie został dotrzymany o 2,6% w stosunku do planowanego. Tak poważne usprawnienie wymaga od Służby Ruchu i Mechanicznej znacznej poprawy regularności ruchu towarowego i utrzymania obrotu parowozu w granicach nakreślonych rozkładem jazdy. W tej sprawie obie Służby mają dużo do zrobienia dla poprawy i usunięcia obecnych niedociągnięć.

Należy jednak zaznaczyć, że utrzymanie należytego obrotu parowozu zależy również i od klientów kolei, ładujących towary masowe. Takim klientem jest przede wszystkim Centrala Zbytu Węgla, która dotąd ładuje nierównomiernie oraz często zmienia kierunki wysłania węgla. Powoduje to odwoływanie pociągów stałych na jednych stacjach wylotowych oraz jednocześnie uruchamianie pociągów dodatkowych na drugich, co pociąga za sobą często niemożność dotrzymania przewidzianego obrotu parowozów oraz należytego wykorzystania ich w drodze powrotnej. Ten stan rzeczy wymaga dalszej stosownej akcji PKP. Ewentualne zmiany co do ilości ładunku i kierunku wysłania powinny być uzgadniane z koleją w celu dania jej możliwości zawczasu dostosowania się do nowej sytuacji ruchowej.

W ruchu pasażerskim plan na rok 1951 przewiduje wzrost przewozu podróżnych o 22,6% w stosunku do wykonania za rok 1950. Jednocześnie plan przewiduje wzrost osobokilometrów o 21,7% i wzrost przebiegu pociągokilometrów o 7,7% w stosunku do osiągniętych wyników w roku 1950.

Nieproporcjonalnie duży wzrost przewozu podróżnych w stosunku do wzrostu przebiegu pociągokilometrów nakłada na Służbę Ruchu zadanie powiększenia składów pociągowych oraz zadanie lepszego wykorzystania samych składów przez poprawę ich obrotów drogą wydłużenia obiegów, przez co osiągnięć się znacznie większe wykorzystanie parowozów.

Wyrazem tych zadań ciążących na Służbie Ruchu jest planowane podwyższenie szybkości handlowej w ruchu pasażerskim o 5%, wzrost przeciętnego dobowego przebiegu parowozu osobowego o 7,8% i wzrost przeciętnego dobowego przebiegu jednego wagonu osobowego o 2,8% w stosunku do wykonania za r. 1950.

Przy omawianiu tych zadań nie można pominąć ruchu turystycznego, którego wzrost na

rok 1951 przewidywany jest o około 15%. Zadania na tym odcinku przewozów zwiększą się niewątpliwie z tego powodu, że w roku 1951 zabroniony będzie przewóz pracowników na różne imprezy samochodami zakładów pracy i że przewozy te będzie musiała przejąć kolej.

Wykonanie zadań ruchu pasażerskiego wymaga opracowania odpowiedniego rozkładu jazdy i zapewnienia wysokiej regularności kursowania pociągów, a ponadto nakłada na kolej obowiązek podniesienia kultury obsługi podróżnego, udogodnienia mu podróży, podniesienia

czystości w wagonach, sprawnego oświetlenia i ogrzewania.

Tak się przedstawiają w ogólnych zarysach zadania Służby Ruchu na rok 1951.

Przystępując do ich wykonania i mając za sobą bogate doświadczenie z lat poprzednich, podczas których plany przewozowe zostały wykonane z nadwyżką, można wyrazić głębokie przekonanie, że również zadania obecne, zadania drugiego roku Planu 6-letniego, kolejarze nasi podejmy i wykonamy z dużą nadwyżką.

Inż. KAZIMIERZ SOCHACKI

Plan Służby Drogowej na 1951 rok i perspektywy jego wykonania

Plan Służby Drogowej na rok 1951 został opracowany w oparciu o planowanie oddolne. Przy opracowaniu planu przyjęto następujący sposób postępowania. Na wstępie Dyrekcja Generalna opracowała wytyczne do planu zadań i wskaźników i przesała je Dyrekcjom Okręgowym, Dyrekcje Okręgowe z kolei po odpowiednim rozpracowaniu przesały te wytyczne Oddziałom, a Oddziały Odcinkom Drogowym.

Na podstawie otrzymanych wytycznych Oddziały Drogowe opracowały plan zadań i plany wskaźników, wypełniając tabele do zadań oraz załączniki do planu rozchodów tylko danymi ilościowymi w zakresie urządzeń lub robót, zapotrzebowania dniówek i materiałów. Przed wysłaniem tego materiału do Oddziału został on przedyskutowany na naradzie wytwórczej Odcinka.

Oddziały Drogowe otrzymany materiał skontrolowały i skorygowały, po czym sporządziły plany zbiorcze, wypełnione również tylko danymi ilościowymi. Materiał ten został rozpatrzony na naradzie wytwórczej w Oddziale, a następnie przekazany do Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej, gdzie po dokładnej analizie zostały sporządzone plany zbiorcze zadań i wskaźników, zbiorcze tabele do planu zadań i załączniki do planu rozchodów.

Tak zestawione plany zbiorcze zostały przesłane do Służby Drogowej Dyrekcji Generalnej, gdzie poddano je ponownemu szczegółowemu przeanalizowaniu i skorygowaniu, po czym Dyrekcja Generalna zatwierdziła plan zadań i wskaźników.

Zatwierdzony plan stanowił dla Wydziału Drogowych Dyrekcji Okręgowych podstawę do przepracowania tabel do planu zadań i załączników do planu rozchodów, tym razem z uwzględnieniem kosztów i opracowania planu nakładów w układzie celowym.

Po uzgodnieniu planu nakładów przez Dyrekcję Generalną Wydziały Drogowe Dyrekcji Okręgowych miały sporządzić rozliczenie nakładów celowych na rodzajowe.

Przyjęty sposób postępowania miał zapewnić pogłębienie dotychczasowego planowania odgórniego przez poddanie go konfrontacji z potrzebami stwierdzonymi przez bezpośrednich wykonawców oraz zmniejszyć nakład pracy przy opracowaniu planu przez uniknięcie przeróbek już całkowicie opracowanego planu. Należy stwierdzić, że osiągnięcia w tym kierunku były pozytywne, jakkolwiek są one jeszcze dalekie od ideału.

Postępowanie tego rodzaju dotyczyło planu eksploatacyjnego, kapitalnych remontów i inwestycji, wykonywanych sposobem gospodarczym—opracowanego według instrukcji PKPG nr 54.

Zakłady produkcyjne, podległe Służbie Drogowej, pozostające na rozrachunku wewnętrznym, tj. warsztaty drogowe i nasycalnie opracowywały swój plan nieco odmiennie, a mianowicie początkowo w oparciu o instrukcje, opracowane przez Służbę Drogową Dyrekcji Generalnej oraz o wytyczne i wzory instrukcji nr 54 i nr 2.

Po ukazaniu się instrukcji PKPG nr 28 były zmuszone przerobić dotychczasowe prace dla dostosowania ich do postanowień tej instrukcji.

Instrukcja dla warsztatów drogowych, opracowana przez Wydział Mechanizacji Służby Drogowej DGKP, przewidywała ustalenie planu zadań dla warsztatów na podstawie zgłoszonych potrzeb przez Dyrekcje Okręgowe.

Po otrzymaniu zapotrzebowania na świadczenia warsztatów ustalono zadania dla każdego warsztatu na specjalnie w tym celu zwołanej konferencji, przyjmując jako zasadę, że każdy warsztat powinien przede wszystkim obsłużyć (przy uwzględnieniu specjalizacji warsztatów)

potrzeby własnej Dyrekcji Okręgowej, aż do granic swych możliwości produkcyjnych. Nadwyżkę zgłoszeń rozdzielono na inne warsztaty.

Po zaakceptowaniu planu zadań polecono poszczególnym warsztatom przystąpić do opracowania planów technicznych i produkcyjnych.

Instrukcja dla nasycalni, opracowana przez Wydział Nasycalni Służby Drogowej, podawała ogólny plan nasycania materiałów drzewnych z podziałem na PKP i odbiorców obcych oraz plan robót pomocniczych bez podziału na sortymenty.

Nasycalnie otrzymały więc dokładne wytyczne do opracowania planu zadań produkcyjnych i planu technicznego.

Na skutek zarządzenia, polecającego jednostkom będącym na rozrachunku wewnętrznym, sporządzono plany techniczne według instrukcji PKPG nr 28, przy czym sporządzone już plany musiały być gruntownie przerobione. Spowodowało to pewien chaos i opóźnienie w biegu prac nad planem tych jednostek.

Jak widać z powyższego, plan Służby Drogowej na rok 1951 został opracowany przy uwzględnieniu potrzeb zgłoszonych oddolnie. Na tym polega zasadnicza różnica między planem

1951 r. a 1950 r., gdyż ten ostatni został oparty na przyjętym z góry limicie zatrudnienia i był planem sztucznie zaniżonym, szczególnie w odniesieniu do eksploatacji.

Plan na rok 1951 w opracowaniu przez Dyrekcję Okręgową jest pod względem nakładów wyższy około 23% od planu 1950 r.

Udział procentowy nakładów na poszczególne plany w odniesieniu do nakładów planu całkowitego Służby Drogowej w przybliżeniu przedstawia się następująco:

plan eksploatacyjny . . .	45%
„ kapitalnych remontów	34%
„ inwestycyjny, wykonywany sposobem gospodarczym . .	9%
„ warsztatów drogowych	8%
„ nasycalni	4%

Przejdziemy kolejno poszczególne plany składowe w celu omówienia przyczyn, które wpłynęły na podwyższenie nakładów w roku 1951.

Plan eksploatacyjny Służby Drogowej na rok 1951, w stosunku do planu w 1950 r. (przyjętego jako 100%), przedstawia się pod względem wzrostu wydatków następująco:

Lp	Konto wg IPK	Przeznaczenie nakładów w układzie celowym	% wzrostu w stosunku do globalnej sumy pl. ekspl. 1950 r.	% wzrostu w stosunku do tej samej poz. 1950 r.
1	548	Fundusz emerytalny	7.25	
2		Wzrost kosztu średniej dniówki	3.83	6
3	540	Zwiększenie kosztu kierownictwa	1.00	6
4	541	Zwiększenie kosztów ogólnobiurowych	0.13	18
5	5420	a) Zwiększenie kosztów robót pomiarowych	0.15	14
	542	b) Koszty wydawnictw	0.23	
	5422	c) Zwiększenie kosztu wymiany i uzupełnienie inwentarza	0.54	23
	5424	d) Zwiększenie kosztów utrzymania pomieszczeń biurowych	0.28	16
	5425	e) Zwiększenie kosztów ruchu drezyn i wózków	0.86	59
	5426	f) Zwiększenie kosztów ruchu drezyn i wózków	0.15	15
	5429	g) Koszty pociągów gospodarczych	2.00	
6	543	Zwiększenie kosztów utrzymania podtorza	0.38	7
7	5440	a) Zwiększenie kosztów utrzymania nawierzchni	0.44	2
	5441	b) Zwiększenie kosztów wymiany pojedynczej szyn	3.30	62
	5442	c) Zwiększenie kosztów naprawy starych podkładów	0.21	38
	5443	d) Zwiększenie kosztów robót podsypkowych	1.32	62
8	5450	a) Zwiększone koszty utrzymania budynków administracyjnych i gospodarczych	0.60	10
	5453	b) Zwiększenie kosztów utrzymania ramp i peronów	0.21	31
	5457	c) Zwiększenie kosztów utrzymania zasiłeków	0.15	150
	5458	d) Zwiększenie wydatków na estetykę	0.49	32
	5428	e) Zwiększenie wydatków na H. i B. P.	0.98	
9	5462	Zwiększenie nakładów na obsługę przejazdów	1.93	16
10	5465	Zwiększenie kosztów walki ze śniegiem i mrozem	2.29	85
			28.72	

Przy bliższym zbadaniu poszczególnych pozycji stwierdzimy:

A. poz. 1 — fundusz emerytalny — wynoszą-

ca 7,25% limitu z roku 1950, poz. 5 b — koszty wydawnictw — wynosząca 0,23% tegoż limitu oraz poz. 5 g — nakłady na koszty pociągów

gospodarczych, wynosząca 2% limitu są pozycjami przeniesionymi do planu eksploatacyjnego Służby Drogowej z innych planów i w roku 1950 w planie Służby Drogowej nie figurowały.

Zatem 9,48% podwyższenia planu w stosunku do limitu 1950 r. jest przerzutem z innych planów, które zostały odpowiednio odciążone.

B. poz. 2 — wzrost kosztu średniej dniówki — wynosząca 3,83% limitu 1950 r., poz. 3 — zwiększenie kosztu kierownictwa — 1,00% limitu, poz. 9 — zwiększenie kosztów obsługi przejazdów — 1,93% tegoż limitu, spowodowane są wyłącznie stwierdzeniem różnic między planem 1950 r. a istniejącym stanem faktycznym w 1950 r.

Stanowi to łącznie 6,76% limitu z r. 1950.

W sumie zatem 16,24% podwyższenia limitu z r. 1950 stanowią przerzuty i poprawienie błędów. Na pozostałe 12,48% składają się następujące przyczyny:

- 1) poz. 5d, 5f i 7a, wynoszące sumarycznie 0,87%, wynikają ze zwiększenia się ilości obiektów do utrzymania.
- 2) poz. 5e i 7c, wynoszące łącznie 1,07%, wynikają z konieczności upłynnienia remanentów dla uzyskania niezbędnych materiałów do wykonania planu 1951 r.

3) poz. 5c i 10, wynoszące łącznie 2,83% limitu 1950 r., wynikają z konieczności przygotowania niezbędnego inwentarza dla wykonania zadań 1951 r., a szczególnie dla postawienia na odpowiednim poziomie zagadnienia walki ze śniegiem i mrozem.

4) poz. 8e, wynosząca 0,98% limitu 1950 r., jest spowodowana dalszymi potrzebami poprawy stanu bezpieczeństwa i higieny pracy i poz. 8d, wynosząca 0,49% — potrzebą poprawy wyglądu obiektów kolejowych i ich otoczenia.

5) poz. 4, 5a i 8a, wynoszące łącznie 0,88% limitu, są spowodowane w dużej mierze potrzebami innych służb.

6) pozostałe pozycje, tj. 6, 7b, 7d, 8b i c, wynoszące 5,36% limitu, przeważnie są spowodowane potrzebą poprawy obecnego stanu utrzymania urządzeń, a więc:

a) podtorza w związku z podkopami górniczymi, b) nawierzchni na stacjach w ogóle, a na stacjach rozrządowych w szczególności, c) podsypki — przez przesiewanie i uzupełnienie z powodu jej zanieczyszczenia lub braku, d) ramp i peronów, zasieków ze względu na zły stan.

Na ogół plan eksploatacyjny Służby Drogowej, ustalony w wyżej podanych nakładach, należy uważać za minimalny.

Lp	Rodzaj robót kapitalnego remontu	% wzrostu ilości robót w r. 1951 w stosunku do roku 1950
1	Wymiana ciągła szyn materiałem nowym	1
2	Wymiana szyn materiałem staroużytecznym	83
3	Wymiana podkładów i podrozjazdnic	4,3
4	Wymiana podsypki na tłuczeń	30
5	Wymiana rozjazdów	25
6	Kapitalny remont mostów	14
7	Kapitalny remont podtorza	140
8	Kapitalny remont budynków	42
9	Kapitalny remont studni, rurociągów i źródeł wody	13

Sytuacja w dziedzinie kapitalnych remontów przedstawia się nieco lepiej, jak to wykazuje podane powyżej porównanie planu rzeczowego z roku 1950 (przyjętego jako 100%) z planem 1951 r.

Analizując poszczególne pozycje, należy stwierdzić:

ad. 1) Ilość przewidywanej do wymiany nawierzchni odpowiada ilości ustalonej w Planie 6-letnim.

ad. 2) Zwiększenie ilości w stosunku do planu kapitalnych remontów z roku 1950 wynikało z potrzeby szybkiej poprawy stanu nawierzchni na stacjach w ogóle, a stacjach rozrządowych w szczególności oraz na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego w celu ujednolicenia

dopuszczalnych nacisków na oś ze względu na gospodarkę parowozową.

ad. 3) Znajduje częściowo usprawiedliwienie we wzroście ilości km zast. o 2% oraz w konieczności poprawy stanu podkładów na torach stacyjnych.

ad. 4) Ze względu na zły stan podsypki na liniach magistralnych i pierwszorzędnych zachodzi potrzeba jak najspieszszej wymiany podsypki piaszczystej lub innych nieodpowiednich — na tłuczeń. W poprzednich latach plan wymian był zaniżony z powodu braku materiału.

ad. 5) Zwiększenie w stosunku do planu 1950 r. wynika z potrzeby poprawy stanu rozjazdów w bocznych torach stacyjnych.

ad. 6) Ze względu na skoncentrowanie wysiłków w okresie odbudowy linii kolejowych na odbudowie i budowie mostów odcinek kapitalnych remontów mostów został zaniedbany.

Obecnie zakres tych robót powinien stale się zwiększać, aż do czasu dojścia do stanu normalnego.

ad. 7) Znaczny wzrost robót w zakresie podtorza jest spowodowany potrzebą wykonania szeregu poważnych robót dla ulepszenia podtorza. Poza tym stan odwodnienia podtorza jest niezadowolający, szczególnie na większych stacjach i wymaga poprawy.

ad. 8) Zachodzi potrzeba kapitalnego remontu szeregu dachów, posiadających prowizorczynie drewniane konstrukcje dachowe. Konstrukcje te, zbudowane w czasie wojny, kończą swój żywot i muszą być gruntownie naprawione lub wymienione.

ad. 9) Stan powyższych urządzeń wymaga znacznego zwiększenia kapitalnych remontów, spowodowanego niemożnością wykonania we właściwych rozmiarach tych robót w poprzednich okresach z powodu braku urządzeń (pomp) i materiałów (rur).

Globalne nakłady na kapitalne remonty wzrastają w roku 1951 w stosunku do 1950 r. o 20,5% i taki jest w przybliżeniu wzrost planu pod względem rzeczowym.

Plan kapitalnych remontów w proponowanym rozmiarze na rok 1951 odpowiada normalnym potrzebom PKP z wyjątkiem robót podsypkowych, w których jest jeszcze stale zaniżony.

Plan robót inwestycyjnych, wykonywanych sposobem gospodarczym w roku 1951, uległ zmniejszeniu o 6,5% (w stosunku zaś do wykonania w r. 1950 — o 26%). Powodem tego zmniejszenia jest dążenie do zapewnienia pełnego wykonawstwa robót objętych planem eks-

ploatacyjnym, związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu.

Przechodząc do omówienia planu Warsztatów Drogowych na rok 1951 stwierdzimy, że w stosunku do planu 1950 r. wzrósł on pod względem rzeczowym o 59% (pod względem nakładów 25,5%).

W poszczególnych grupach robót wzrost ten wynosi:

- 1) w produkcji rozjazdów, części nawierzchni i regeneracji nawierzchni — 29%
- 2) spawania elektrycznego szyn — 71%
- 3) wykonania konstrukcji stalowych — 83%
- 4) naprawy narzędzi — 130%
- 5) wymiany ciągłej szyn pociągami zmechan. — 177%
- 6) wydobycie żaru i pospółki — 95%
- 7) produkcji tłuczni — 100%.

W nasycalniach plan na 1951 rok wzrasta w stosunku do planu na 1950 r. pod względem rzeczowym o 20%.

Poszczególne roboty wzrosły następująco:

- 1) nasycanie drzewa 16%
- 2) wyrób zespołów połączkowych 52%
- 3) nawiercanie podkładów 89%
- 4) uzbrajanie podkładów 200%
- 5) wyrób kółków 25%

Ogólnie plan Służby Drogowej we wszystkich dziedzinach wzrasta.

W przybliżeniu można przyjąć wzrost pod względem rzeczowym: 1) w planie eksploatacyjnym o 12,5%, 2) w kapitalnych remontach o 20,5%, 3) w planie inwestycji sposobem gospodarczym zmniejsza się o 6,5%, 4) w planie warsztatów — wzrost o 59%, w nasycalniach — o 20%, w stosunku do roku 1950. Należy jednak nadmienić, że temu wzrostowi zadań w roku 1951 nie towarzyszy proporcjonalny wzrost stanu zatrudnienia.

Poniższe zestawienie ilustruje zachodzące tu stosunki:

Lp	P l a n	% wzrostu wzrostu rzecz. planu 1951 r. wst. suoku do planu 1950 r	% wzrostu zatrudnienia w stos. do pla- nu 1950 r.	Różnica między wzrostem zatr. prop. do pl. rzecz. a przew. zatrudn. w r. 1951 w %
1	Robót eksploatacyjnych	12,5	+ 4	— 8,5
2	Kapitalnych remontów	20,5	+ 4	— 16,5
3	Inwestycji sposobem gosp.	— 6,5	— 55	— 48,5
4	Warsztatów	59	+30	— 29
5	Nasycalni	20	0	— 20

Szczególnie niepokojące różnice widzimy w planie kapitalnych remontów i inwestycji sposobem gospodarczym.

Obniżenie stanu zatrudnienia w eksploatacji o 8% może być wyrównane zwiększeniem wydajności pracy w ramach rozwijającego się współzawodnictwa pracy.

W kapitalnych remontach i inwestycjach sposobem gospodarczym nie da się tego uzyskać bez zastosowania mechanizacji w takim rozmiarze, w jakim była przewidywana przy opraco-

waniu planu. Mianowicie w roku 1951 przewidywano wykonać wszystkie wymiany ciągłe nawierzchni i wszystkie ukłádki (odbudowy i budowy) nawierzchni przy użyciu lekkich pociągów zmechanizowanych, dających znaczne oszczędności na robociźnie.

Brak sprzętu stanął jednak temu na przeszkodzie i może spowodować nierealność powyższych pozycji zatrudnienia.

Organizowane obecnie pociągi robocze są w stanie wyrównać trudności, spowodowane

nierównomiernym rozmieszczeniem rąk do pracy, lecz mimo spodziewanego podniesienia wydajności pracy nie będą w stanie zapełnić luki spowodowanej brakiem sprzętu.

Dlatego też najpilniejszym zadaniem obecnie jest zdobycie sprzętu, a specjalnie kompresorów i to w jak najkrótszym terminie.

Drugie zadanie — to zapewnienie Służbie Drogowej uzyskania i utrzymania zatrudnienia, przynajmniej w wysokości ustalonej w planie zatrudnienia na 1951 r.

Służba Drogowa ze swej strony zorganizowała w szerokim zakresie roboty zimowe, zatrzymując przez zimę znaczną ilość robotników sezonowych.

Dla przeciwdziałania temu odplywowi byłoby rzeczą konieczną jak najszybsze ustalenie pracowników sezonowych.

Równolegle należy rozpocząć prace przygotowawcze do akcji werbunkowej i rozpocząć właściwą akcję werbunkową najpóźniej w marcu br. dla uzupełnienia braków. W szczególności należy uzyskać przydział terenów do tej akcji, gwarantujących pomyślnie jej przeprowadzenie. Należy zawczasu przystąpić do przygotowania pomieszczeń dla zwербowanych robotników, odpowiadających wymaganiom stawianym przez Min. Pracy i Opieki Społecznej.

Aby jednak Służba Drogowa mogła utrzymać zwербowanych pracowników i nie odgrywała

roli werbownika dla przedsiębiorstw państwowych, jest rzeczą konieczną wprowadzenie katalogu norm i cen akordowych dla robót inżynierskich i budynkowych na PKP dla zapewnienia przy robotach akordowych jednakowych zarobków za jednakową pracę na PKP i w innych instytucjach oraz przedsiębiorstwach państwowych.

W zakresie dostaw materiałowych należy zapewnić dostarczenie materiałów nawierzchniowych przez hutnictwo dla kapitalnych remontów do 1.9 br., dla inwestycji do 15.9 br., gdyż w przeciwnym przypadku nie uda się wykonać kapitalnych remontów przed przewozami jesiennymi, a inwestycji — przed zimą.

Niezbędne jest zapewnienie dostaw cegły, drzewa, papy, smoły, lepiku w sposób dostosowany do harmonogramu robót.

Reasumując należy stwierdzić, że Służba Drogowa została postawiona wobec zadania znacznie trudniejszego niż w latach ubiegłych.

Jedynie więc rozwinięcie wykonawstwa robót w zimie, upłynnienie wszelkiego posiadanego sprzętu do celów mechanizacji robót, usprawnienie organizacji pracy i rozpowszechnienie nowych metod pracy pozwoli wykonać możliwie z najlepszym wynikiem te trudne zadania, postawione przed Służbą Drogową w drugim roku Planu 6-letniego.

Inż. WITOLD MIROWSKI

Plan zadań Służby Elektrotechnicznej w 1951

W związku z ogólnym wzrostem zadań przewozowych PKP wzrastają również i zadania Służby Elektrotechnicznej. Służba ta musi wykonać w swoim zakresie planowane zadania, zapewniające normalny bieg pracy eksploatacyjnej Służb, bezpośrednio związanych z przewozami.

Do zadań Służby Elektrotechnicznej będzie należało:

1. Utrzymanie istniejących urządzeń w stanie nadającym się do eksploatacji.
2. Poprawienie stanu technicznego tych urządzeń przez wykonanie odpowiednio zaplanowanych kapitalnych remontów.
3. Uzupełnienie istniejących braków, rozszerzenie wąskich przekrojów oraz zmodernizowanie urządzeń, które jako przestarzałe i mało wydajne nie dają gwarancji wykonania zwiększających się ciągle zadań, postawionych przez PKP. Cel ten będzie osiągnięty przez budowę i rozbudowę urządzeń elektrotechnicznych.

Należy stwierdzić, że działania wojenne spowodowały poważne szkody w urządzeniach Służby Elektrotechnicznej, zniszczeniu bowiem uległo 50% wszystkich urządzeń. Przed Służbą Elektrotechniczną stało więc po wyzwoleniu kraju odpowiedzialne zadanie doprowadzenia istniejących urządzeń do stanu umożliwiającego regularny i bezpieczny ruch pociągów. Zadanie to było przewidziane w planie 3-letnim, prace nad odbudową urządzeń elektrotechnicznych były jednak kontynuowane jeszcze i w roku 1950.

Wysunięcie na pierwszy plan robót inwestycyjnych, związanych z odbudową zniszczeń, nie pozostało oczywiście bez wpływu na prace związane z utrzymaniem tych urządzeń.

Personel Służby Elektrotechnicznej wymaga, jak wiadomo, specjalnych kwalifikacji. Szybkie zorganizowanie kadr w takiej ilości, jak tego wymagał rozszerzający się stale zakres pracy, nie było jednak rzeczą możliwą. Wobec tego, że sprawa odbudowy urządzeń jest zagadnieniem pierwszoplanowym, część personelu, przeznaczona do utrzymania urządzeń, była przesunięta na odcinek robót inwestycyjnych. W związku

z tym istniejące urządzenia pomimo dużego wysiłku personelu nie mogły dotychczas być tak konserwowane, jak tego wymagały warunki techniczne urządzeń.

Służba Elektrotechniczna, zdając sobie sprawę z istniejącego stanu rzeczy, postanowiła przeprowadzić w roku bieżącym zdecydowaną walkę o polepszenie konserwacji urządzeń. Plan techniczno - eksploatacyjny na rok 1951 został więc opracowany pod kątem widzenia dużego nacisku na roboty eksploatacyjne. Starano się, aby wykonawcy postawić do dyspozycji właściwe środki, umożliwiające mu całkowite wykonanie swego zadania. Stan ilościowy personelu został zaplanowany w dostatecznej ilości, a ilości materiałów jak i środki finansowe, na pokrycie wydatków związanych z utrzymaniem, wydają się być również zupełnie wystarczające.

Należy się jednak pomimo wszystko liczyć z trudnościami w uzyskaniu dostatecznej ilości wykwalifikowanego personelu na pokrycie zapreliminowanych etatów, zwłaszcza że ilości utrzymywanych przez Służbę urządzeń wzrastają systematycznie z roku na rok.

Poniżej zamieszczone zestawienie charakteryzuje na kilku przykładach stosunek wzrostu ilości urządzeń w roku 1951 w odniesieniu do roku 1946 i 1950.

Określenie urządzenia	Stosunek wzrostu 1951 r. do roku 1946 roku 1950	
	Rok 1946-100%	Rok 1950-100%
Blokada liniowa	489	8,5
Stacje z blokadą stacyjną	970	4
Numery central automa- tycznych	273	9,7
Aparaty telefoniczne	332	5
Aparaty dyspozytorskie (se- lektory)	—	38
Moc stacji transformatoro- wych	—	14

W zakresie pracy trakcji elektrycznej stosunek ten jest jeszcze bardziej widoczny. W stosunku do 1950 r. jest przewidywany wzrost:

sieć zasilająca trakcji	— o 61%
sieć trakcyjna	— o 66%
moc podstacji transformatoro- wych trakcji elektrycznej	— o 171%
tabor	— o 100%

Służba Elektrotechniczna, stawiając do dyspozycji swoje urządzenia lub wykonując pewne usługi, usprawnia tym samym pracę całego przedsiębiorstwa. Jednak usprawnienia te nie zmniejszają bynajmniej zakresu pracy Służby Elektrotechnicznej. Wprost przeciwnie, im więcej będzie zainstalowane urządzeń elektrotechnicznych, tym bardziej będą one nowoczesne i precyzyjne i tym większe będą zadania Służby. Zyskają na tym Służby, będące bezpośred-

nimi użytkownikami tych urządzeń, będą bowiem one mogły wykonać swoją pracę z mniejszą ilością personelu lub też wykonać ją lepiej i sprawniej.

Zainstalowanie blokady liniowej i stacyjnej zapewnia właściwe bezpieczeństwo ruchu na szlakach i stacjach. Scentralizowanie zwrotnic na górkach rozrządowych, megafonizacja i radiofonizacja górek usprawnia pracę przetokową stacji. Zainstalowane selektory na sieciach ruchowych ułatwiają pracę dyspozytorską Służbie Ruchu. Automatyzacja urządzeń telefonicznych usprawnia pracę aparatu administracyjnego przedsiębiorstwa. Zelektryfikowanie urządzeń mechanicznych trakcji w znacznym stopniu ułatwia pracę personelowi Służby Mechanicznej. Oddanie do ruchu większej ilości wagonów z oświetleniem elektrycznym niż przed wojną poprawia jakość usług.

Jednak należy zdać sobie sprawę z tego, że wszystkie te usprawnienia, mające niewątpliwie duży wpływ na jakość usług, stwarzają równocześnie poważny wzrost zadań Służby Elektrotechnicznej. Przed Służbą Elektrotechniczną stają niewątpliwie trudniejsze zadania niż w roku ubiegłym. Zadania te są całkowicie realne i Służba Elektrotechniczna na ogół, poza pewnymi koniecznymi do przewyżczenia trudnościami, jest do nich przygotowana.

Na specjalne podkreślenie zasługuje sprawa olbrzymiego wzrostu zadań trakcji elektrycznej, których dynamiczny wzrost podkreślony już został w tablicy.

W roku 1951 zostaną oddane do eksploatacji nowe odcinki linii, zarówno w Węzle Warszawskim jak i Gdyńsko - Gdańskim. Powstaną nowe jednostki organizacyjne, a między innymi nowe elektrowozownie, co w znacznym stopniu usprawni właściwe utrzymanie i dysponowanie taborem, a jednocześnie skróci jego przebiegi luzem. Ilość taboru będzie podwojona. Do eksploatacji będą włączone nowe jednostki i lokomotywy elektryczne, co umożliwi zmniejszenie ilości pociągów parowych na linii średnicowej w Warszawie.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w roku 1951 będą wykonane po raz pierwszy poważniejsze planowe naprawy taboru elektrycznego. Dotychczas dokonywano jedynie rewizji okresowych, a w roku 1951 zostaną przeprowadzone naprawy średnie jednostek elektrycznych.

Nadmienić wypadnie, że dla podniesienia jakości usług oraz dla większej wygody podróży — prawie wszystkie pociągi o trakcji elektrycznej będą ogrzewane.

Uruchomienie nowych podstacji transformatorowych zapewni sprawność ruchu zelektryfikowanego w zakresie jego zależności od zasilania energią elektryczną.

Jak z powyższego wynika, rozwój trakcji elektrycznej poważnie rozszerza zakres prac Służby Elektrotechnicznej.

Mówiąc o utrzymaniu urządzeń należy stwierdzić, że w roku 1951 stoi jeszcze przed Służbą Elektrotechniczną bardzo poważne zadanie natury organizacyjnej. Dotychczas planowano roboty utrzymania na podstawie specjalnie dobranych jednostek zastępczych (przeliczeniowych), nie opracowując specjalnej dokumentacji dla poszczególnych obiektów. Sposób ten instrukcja PKPG nr 30 nazywa planowaniem remontów w okresie nieuporządkowanym.

Intencją tej instrukcji jest, aby okres takich remontów skończył się w roku 1951, a rok 1952 mógł być już rozpoczęty jako okres uporządkowany. Przed Służbą Elektrotechniczną w roku 1951 stoją więc w tym zakresie następujące zadania:

- określenie pojęcia obiektów remontowych,
- określenie cyklu remontowego dla każdego z typu obiektów,
- ustalenie norm pracy dla poszczególnych rodzajów remontów wewnątrz cyklu remontowego.
- opracowanie norm technicznych zużycia materiałów w odniesieniu do wyżej wspomnianych obiektów.

Jest to, jak widzimy, praca obszerna. Ze względu jednak na konieczność uporządkowania remontów i właściwego ich zaplanowania — jest ona nieodzowna. Należy stwierdzić, że Służba do tych prac już przystąpiła, a w ciągu roku zostaną powołane odpowiednie komisje dla opracowania poszczególnych zagadnień.

Odrębność kapitalnych remontów jest dla Służby Elektrotechnicznej stosunkowo nowym zagadnieniem. Po raz pierwszy wyodrębniono te roboty w planie na rok 1950, który był okresem prób i doświadczeń. Okazało się, że instrukcja o remontach kapitalnych była opracowana dla zbyt drobnych obiektów i błąd ten usunięto w planie roku 1951. Określono w nim stosunkowo dokładnie, jaki zakres prac wchodzi w pojęcie kapitalnego remontu. Instrukcja ta była podstawą do zakwalifikowania obiektów do remontu.

Z przeprowadzonych przeglądów okazało się, że stosunkowo znaczna ilość obiektów wymaga remontu i że większość tych potrzeb została uwzględniona w planie. Wagę tego zagadnienia charakteryzuje stosunek ilości obiektów remontowanych w 1951 r. do ogólnej ilości tych obiektów:

określi nastawcze	10%
linie teletechniczne napowietrzne	16%
kable dalekosiężne	44%
łączność telefoniczna	8%
urządzenia energetyczne	8%

Wynika stąd, że zakres pracy Służby Elektrotechnicznej jest znaczny. Należy stwierdzić, że środki finansowe na wykonanie tych robót zostały już przydzielone i że w tym dziale pracy przewidywane są trudności na odcinku ilości kadr fachowych. Prawie całość prac (ok. 96%) będzie wykonana sposobem gospodarczym,

a jak uprzednio wspomniałem Służba nie posiada jeszcze nawet pełnego zatrudnienia na odcinku eksploatacyjnym. Deficyt kadr, pomimo intensywnego szkolenia, jest zagadnieniem, którego szybkie rozwiązanie napotyka na poważne trudności.

Wykonanie tak szeroko zakrojonego planu kapitalnych remontów niewątpliwie podniesie przydatność istniejących urządzeń i zwiększy dokładność oraz precyzję ich pracy, a tym samym zmniejszy ilość usterek. Wpłynie to dodatkowo na regularność biegu pociągów oraz sprawność działania aparatu administracyjnego przedsiębiorstwa.

Zakres rzeczowy planu inwestycyjnego na rok 1951 w porównaniu z zadaniami Planu 6-letniego w odniesieniu do ważniejszych obiektów przedstawia się następująco: (zakres pracy w roku 1951 Planu 6-letniego — określono wskaźnikiem 100).

1. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

Blokada stacyjna	100
„ liniowa	100
Centralizacja zwrotnic	100

2. Urządzenia telekomunikacyjne:

Linie napowietrzne	121
Kable dalekosiężne	174
Urządzenia telefoniczne	69
„ telegraficzne	
„ dalekopisowe	100
„ Morse'a	41
„ techniki elektronowej	420

3. Urządzenia energetyczne:

Elektrownie rezerwowe	140
Transformatornie	185
Sieć rozdzielcza i zasilająca	71

Z zestawienia tego wynika, że plan roku 1951, podobnie jak poprzedni, całkowicie realizuje założenia Planu 6-letniego. Pewne natomiast przesunięcia wynikają tylko z potrzeb eksploatacyjnych.

Wskaźnik wysokości nakładów finansowych na rok 1951 w stosunku do ustalonych dla tego roku limitów w Planie 6-letnim wynosi 125. Biorąc pod uwagę wskaźnik wzrostu cen między rokiem 1948, w którym był zestawiany Plan 6-letni, a rokiem 1951, wynoszący około 126, należy stwierdzić, że środki finansowe są całkowicie zgodne z zadaniami ustalonymi w tym planie.

Omawiając sprawę limitów należałoby się zastanowić nad kierunkiem, jaki decydował o rozłożeniu ich na poszczególne grupy urządzeń.

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu wzrastające zadania przewozowe wymagają głównie zwrócenia uwagi i koncentracji nakładów na zagadnienia:

- podniesienia stopnia bezpieczeństwa ruchu i przelotowości na stacjach i szlakach,
- przyspieszenia pracy nastawczej na stacjach.

Zagadnienie pierwsze realizuje się przez budowę blokady liniowej i stacyjnej. Dodatkowym czynnikiem jest budowa urządzeń samoczynnej kontroli zwalniania przebiegów i zajętości głównych torów nie tylko przy urządzeniach elektrycznych, ale i mechanicznych.

Przyrost liczbowy tych urządzeń, uwidocznił się w tabeli przy omawianiu utrzymania urządzeń, nie obejmuje całkowicie zakresu robót z tego względu, że w ubiegłych latach przeprowadzono raczej odbudowę i niejednokrotnie mały nakład inwestycyjny umożliwił oddanie urządzeń do eksploatacji. Obecnie buduje się urządzenia nowe, oparte na bieżącej produkcji przemysłowej. Zaznaczyć należy, że inwestycje te prowadzone są głównie na liniach pierwszorzędnych.

Odnosnie drugiego zagadnienia należy zaznaczyć, że rozbudowa urządzeń nastawczych jest prowadzona nadal bardzo intensywnie. Świadczy o tym fakt, że skoncentrowano tu około 60% nakładów.

W dziale telekomunikacji położono główny nacisk, podobnie jak w roku ubiegłym, na 2 zasadnicze zagadnienia: kableizację i automatyzację urządzeń. Plan działania telekomunikacji przewiduje:

na kableizację sieci 50% nakładów
na automatyzację sieci telefonicznej 18% „

Przewiduje się tu rozbudowę istniejących oraz budowę nowych central automatycznych, tak że z końcem 1951 roku wszystkie ośrodki dyrekcyjne będą już miały swoje centrale automatyczne.

W dziale urządzeń elektroenergetycznych przewiduje się oddanie do eksploatacji, poza normalnym zakresem prac, kilku dużych podstacji transformatorowych.

W dziedzinie wykonawstwa podkreślić należy wzrost robót wykonywanych sposobem zleconym przez fachowy oddział PPRK. O ile w roku 1950 PPRK przerobiło około 16% nakładu, to w roku 1951 wskaźnik ten wzrośnie do 24%. Pozostawienie tak dużego procentu robót wykonywanych sposobem gospodarczym jest oczywiście poważnym obciążeniem Służby Elektrotechnicznej. Służba Elektrotechniczna zmierza jednak do tego, aby w następnych latach Planu 6-letniego wykonawstwo robót inwestycyjnych przesunąć w dużym stopniu na powołane do tych zadań przedsiębiorstwa państwowe.

Mgr inż. ZYGMUNT SZKÓP

Wyniki przewozowe DOKP Gdańsk i przewidywania na rok 1951

Sieć kolejowa Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku obejmuje teren dwóch województw, a mianowicie województwa gdańskiego i województwa bydgoskiego. Czołowym jej zadaniem jest zaspokojenie potrzeb transportowych i komunikacyjnych nie tylko przemysłu i ludności zaplecza, lecz przede wszystkim dwóch czołowych portów polskich, a mianowicie Gdańska i Gdyni.

Warto przypomnieć, że od chwili odzyskania niepodległości kraju, równocześnie z odbudową portów Gdańskiego i Gdynińskiego, prowadzona była odbudowa i rozwój zniszczonych urządzeń kolejowych, służących do celów transportu masy towarowej, jak też i potrzeb komunikacyjnych ludności pracującej miast i wsi. Ramię przy ramieniu z robotnikami portowymi kolejarze gdańscy rozpoczęli już w sierpniu 1945 roku normalną eksploatację portów. Kolejarze gdańscy podstawiali terminowo wagony do portów pod naładunek i wyładunek oraz zabierali natychmiast wagony i wysyłali do kraju, gdy były zgłoszone do wysłania.

Kolejarze gdańscy z dumą mogą dziś powiedzieć, że w ciągu minionego okresu utrzymywali ciągłość pracy w portach i że transport kolejowy nigdy nie był przyczyną zahamowania pracy portów. Organizowali oni bowiem swą pracę i rozbudowywali urządzenia kolejowe tak, aby

o kilkanaście procent wyprzedzać potrzeby portowe. Ta właśnie rezerwa w możliwościach kolei pozwalała kolejarzom gdańskim zaspakajać wszystkie potrzeby.

Jeżeli nawet powstały miejscowe trudności przy realizowaniu potrzeb obsługi kolejowej portu, to miały one raczej charakter lokalny i krótkotrwały. Należy podkreślić, że w minionym okresie kolejarze DOKP w Gdańsku wykonali przedterminowo pod względem ilości i jakości Plan Trzyletni oraz pierwszy rok Planu 6-letniego.

Spróbujmy przedstawić pewne zagadnienia zasadnicze pracy transportu kolejowego DOKP Gdańsk w cyfrach za lata 1948, 1949 i 1950, które pozwolą ocenić obiektywnie zarówno nasze osiągnięcia jak i niedociągnięcia.

Uzyskane osiągnięcia traktujemy jako sprawdzian naszego wysiłku i wkładu pracy, a ujawnione niedociągnięcia jako kryterium do oceny naszych braków, których zmniejszenie lub nawet całkowite wyeliminowanie będzie naszą ambicją.

RUCH PASAŻERSKI

Plan przewozu pasażerów w roku 1950 został wykonany w 112,7%, co oznacza wzrost o 22,5% w stosunku do roku 1949.

Ten znaczny stosunkowo wzrost przewozów przypada przeważnie na ruch podmiejski. W roku 1951 planuje się dalszy, a mianowicie 15,4% wzrost przewozu pasażerów w stosunku do roku 1950. Wzrost ten w przeważającej części przypadnie również na ruch podmiejski, a w szczególności w zespole Gdańsk — Gdynia. Istniejący bowiem rozkład jazdy pociągów podmiejskich w zespole Gdańsk — Gdynia okazał się nie wystarczający dla zaspokojenia potrzeb świata pracy. W letnim rozkładzie jazdy 1951 roku nastąpi więc radykalne polepszenie przez zwiększenie częstotliwości pociągów do 10 minut.

Jest rzeczą zrozumiałą, że tak zgęszczony ruch pociągów w godzinach szczytowych przewozów rannych i popołudniowych będzie wymagał przestrzegania wysokiej dyscypliny rozkładu jazdy. Będzie to zależało nie tylko od wykonawców, ale w większym jeszcze stopniu od pasażerów. Zbyt długie wsiadanie i wysiadanie pasażerów na punktach zatrzymania może w dużym stopniu osłabić efekt, jaki chcemy osiągnąć. Jeżeli okaże się, że pasażerowie nie zawiodą, to w następnych rozkładach częstotliwość pociągów jeszcze bardziej powiększymy.

Przy tak wysokiej częstotliwości pociągów na przestrzeni Gdańsk — Gdynia posługiwanie się przez pasażerów rozkładem jazdy i zegarkiem stanie się zbędne. Stan ten, który kolei przysporzy dużo trudności, będzie trwał do czasu elektryfikacji kolei, tj. do końca roku 1952.

Należy podkreślić, że pomimo przewozu pasażerów o 22,5% więcej w stosunku do roku 1949, pracę tę wykonano przy wzroście pociągokilometrów tylko o 11,1% większym za ten sam okres czasu. Szybkość handlowa pociągów ruchu pasażerskiego wzrosła o 3,7%, a przebieg dobowy wagonu pasażerskiego o 5,5%.

Wzrost szybkości handlowej ruchu pasażerskiego jest jednak jeszcze za mały. Większego

wzrostu nie można było osiągnąć, ponieważ dotyczył on przeważnie ruchu podmiejskiego. Ruch podmiejski bowiem o dużej ilości przystanków wpływa hamująco na wzrost szybkości handlowej ruchu pasażerskiego.

W roku 1951 planujemy wzrost przewozów pasażerów o dalsze 15,4% przy wzroście pociągokilometrów tylko o 6,0% w stosunku do roku 1950. Regularność pociągów ruchu pasażerskiego z 98,2% w 1949 r. doprowadzono już do 98,5% i zadaniem naszym będzie ten stosunkowo wysoki procent regularności nie tylko utrzymać, lecz nawet przekroczyć.

Wzrost regularności ruchu pociągów pasażerskich znajduje potwierdzenie w spadku ilości minut opóźnienia, przypadających na 100 pociągokilometrów do 1,06 minut wobec 1,59 minut w roku 1949.

Plan załadunku towarów w tonach został wykonany w roku 1950 z nadwyżką w stosunku do roku 1949 o 15,1%. Jednak załadunek towarów w wagonach w stosunku do roku ubiegłego wzrósł o 13,7%.

Ten mniejszy wzrost załadunku towarów w wagonach niż w tonach należy zawdzięczać temu, że załadunek statyczny wagonu w roku 1950 został podniesiony o 0,4 tony, dzięki czemu masa towarowa została przewieziona mniejszą ilością wagonów.

Trzeba powiedzieć sobie wyraźnie, że główną zasługę w tym osiągnięciu należy przypisać naszym klientom, którzy zrozumieli, że zwiększając załadunek statyczny wagonu wyzwalają gospodarce narodowej olbrzymie rezerwy.

Dalsze mierniki, świadczące o jakości pracy ruchu towarowego, przedstawiają się następująco: (są one ujęte w formie tablicy, w której wyniki roku 1948 przyjęte są za 100).

Rok nazwa miernika	1948	1949	1950	Plan 1951
Stosunek przebiegu wagonów próżnych do ogólnego	100	97,4	89,5	88,0
Szybkość handlowa ogółem	100	110,3	112,6	113,1
Szybkość handlowa poc. zbior.	100	105,3	109,7	112
Współczynnik pracy manewrowej	100	102,8	106,3	108
Ilość przerobionych wagonów przypadająca na 1 wagon ładowny	100	97,9	99,8	105
Ilość minut opóźnienia przypadająca na 100 poc. km.	100	106,5	53,5	50,0

Z powyższej tabeli wynika, że przebiegi wagonów próżnych w stosunku do przebiegu ogólnej ilości wagonów zmniejszyły się od roku 1948 o 10,1%, szybkość handlowa pociągów towarowych polepszyła się w tym samym okresie o 12,6%, a pociągów zbiorczych o 9,7%. Ilość minut opóźnienia, przypadająca na 100 pociągoki-

lometrów w roku 1949, wzrosła o 6,5%, natomiast w roku 1950 zmalała do 53,5% w stosunku do roku 1948.

Odbiło się to na regularności ruchu pociągów towarowych, która w roku 1948 wynosiła 75,4%, w roku 1949 — 80,3%, a w roku 1950 — 86,3%.

Korzystnie przedstawia się współczynnik pracy manewrowej wagonów, który polepszył się w stosunku do roku 1948 o 6,3%.

Jeśli jednak efekt pracy manewrowej mierzyć innym miernikiem w skali ruchu ekonomicznego, a mianowicie ilością parowozogodzin zużytej pracy manewrowej, przypadającej na jeden wagon ładowny (załadunek + przyjęcie ładownych), to obraz ten będzie nieco inny. Jeżeli bowiem w roku 1949 ilość parowozogodzin, przypadającą na jeden wagon ładowny, przyjmiemy za 100, to w roku 1951 wskaźnik ten wzrósł do 100,9.

Dlatego DOKP Gdańsk nie zadawała się oficjalnie przyjętym miernikiem dla oceny efektu pracy manewrowej. Wychodzimy bowiem z tego założenia, że liczbę przerobionych wagonów podaje stacja, która te wagony przerabiała.

Nie ma w tym przypadku 100% pewności, że stacja tę ilość przerobionych wagonów podała prawidłowo, a gdyby nawet i tak było, to może proces organizacyjny ruchu towarowego na terenie DOKP nie jest doskonały. Być może zbyt duża ilość pociągów ulega niepotrzebnej przeróbce na każdym węźle, co nie jest winą stacji, lecz tylko organów wyższych. Z tych powodów ten miernik pozwala się zorientować w jakości pracy i jest dodatkowym sprawdzianem.

Naszym zdaniem wszystkie dane najlepiej czerpać ze źródeł nie zainteresowanych bezpośrednio.

TRAKCJA

Osiągnięcia w zakresie trakcji w DOKP Gdańsk za rok 1950 są daleko większe aniżeli w zakresie przewozów.

Zawdzięczać to należy wielkiemu czynowi kolejarzy DOKP Gdańsk, a ściślej mówiąc kolejarzy bydgoskich, sławnych maszynistów Czapczyka, Krygiera i Szwarca, którzy na parowozie Pm 2-5 zainicjowali nowe formy współzawodnictwa o zwiększenie dobowego przebiegu parowozów, o zwiększenie przebiegów pomiędzy myciami i co najważniejsze o zwiększenie przebiegów pomiędzy naprawami głównymi.

Zobowiązanie przebiegu 90.000 kilometrów pomiędzy naprawami okresowymi bez wyłączenia parowozu z turnusu przekroczyli oni, osiągając cyfrę 152.000 kilometrów.

Za ich przykładem poszli inni maszyniści nie tylko z DOKP Gdańsk, lecz z całej sieci PKP, prześcigając się w zobowiązaniach o wydłużenie przebiegu parowozów, rozszerzając jednocześnie formę współzawodnictwa, jak: jazda na gorszych gatunkach węgla, zmniejszenie ilości napraw bieżących, skrócenie czasu napraw parowozów, wagonów itd.

Tę różnorodność tematyki zobowiązań, a co najważniejsze osiągnięte jej wyniki, można nazwać prawdziwym przewrotem w świecie kolejowym.

Przewrót ten, pomimo pewnych wahań i oporów, nastąpił dość łatwo, bowiem oparty był na

doświadczeniach maszynistów radzieckich Łunina, Papawina, Kriwonosa i innych oraz na wzorowych metodach całej kolejowej techniki radzieckich kolei.

Za maszynistami poszli warsztatowcy parowozowni w Tczewie, którzy zainicjowali nową formę współzawodnictwa, nie stosowaną dotychczas na PKP, a mianowicie 6. XI. 1950 r. dokonali naprawy rewizyjnej parowozu 0 i 2 w ciągu 27 godzin 30 min. z obtoczeniem obręczy kół. Naprawa ta zastępuje przewidzianą naprawę średnią. Ale również warsztatowcy toruńscy nie chcieli pozostać w tyle i w tym samym miesiącu dokonali naprawy rewizyjnej parowozu Ty2-146 w ciągu 7,5 godzin.

Trzeba dodać, że parowóz ten dnia poprzedniego powrócił z drogi po dokonaniu 72 000 km przebiegu bez remontu i płukania kotła.

Pozazdrościli tego sukcesu wagonowcy toruńscy, którzy dokonali szybkościowej rewizji wagonu osobowego dwuosioowego w ciągu 2,5 godz., zamiast 8 dni. Tczew dokonał rewizji wagonu towarowego w ciągu 6 godz. zamiast 4 dni. Za ich przykładem poszli młodzi pracownicy z Malborka, którzy dokonali naprawy rewizji wagonów towarowych w ciągu 7 godzin.

Wąskotorowcy też nie chcieli pozostać w tyle — maszyniści parowozowni Nowy Dwór ob. ob. Bryła i Kordulasiński przejechali na parowozie Tyl-97 bez naprawy i wytrącenia parowozu z turnusu 60.000 km. Szybkościowa rewizja tego parowozu trwała 4 dni zamiast 30. Wagonownia, w Lisewie dokonała rewizji wagonu towarowego 4-osioowego, zużywając 38 pracogodzin zamiast planowanych 87.

Te szybkościowe wyczyny w zakresie rewizji parowozów i wagonów odbiły się szerokim echem w kraju. Znalazły one licznych naśladowców nie tylko w DOKP Gdańsk, lecz i na całej sieci PKP, przysparzając w ten sposób gospodarce narodowej olbrzymich rezerw.

Ponieważ współzawodnictwo długofalowe maszynistów w kierunku zmiany metod eksploatacji parowozów trwało w szerokim zakresie w ciągu całego 1950 r., pręto ciekawe będą cyfry, które ilustrują wyniki akcji współzawodnictwa pod względem ekonomicznym w ciągu roku 1950 w porównaniu z rokiem 1949 oraz plan na rok 1951:

Dobowy przebieg parowozu czynnego powiększył się o 5,5%.

Przebiegi między myciami parowozów powiększyły się o 123%.

Ilość napraw głównych parowozów, przypadająca na milion parowozokm, zmniejszyła się o 23,1%.

Ilość napraw głównych parowozów przypadająca na milion parowozokm, zmniejszyła się o 13%.

Ilość uszkodzeń parowozów, przypadająca na milion parowozokm, zmniejszyła się o 21,6%.

W roku 1951 planowane jest dalsze polepszenie osiągniętych wyników w stosunku do roku 1950.

I tak: dobowy przebieg parowozów zwiększył się o 4,1%.

Przebiegi między myciami zwiększają się o 10,0%.

Zużycie węgla zmniejszy się o 3%. Te na ogół dość znaczne osiągnięcia w pracy DOKP — Gdańsk w przewozach pasażerskich, towarowych jak i trakcji nie byłyby w tym stopniu uzyskane, gdyby nie zapali i upór szerokich mas pracujących, które, nie szczędząc wysiłku, wykonują swe zadania taniej i lepiej, powiększając w ten sposób rezerwy narodowej gospodarki Polski Ludowej.

Duży wkład w osiągnięcie tych wyników włożył PZPR oraz Związek Zawodowy Kolejarzy, które organizowały i popularyzowały ruch współzawodnictwa pracy, dzięki czemu wydajność pracy wzrosła w roku 1950 w stosunku do roku 1949:

w służbie ruchu	o 7,37%
„ handlowej	o 8,24%
„ mechanicznej	o 8,00%

NASZE BRAKI

Sprawozdanie powyższe, mówiące raczej o osiągnięciach, nie byłoby pełne, gdybyśmy nie wspomnieli również o niedociągnięciach. O usunięcie tych niedociągnięć walczą rzesze kolejarzy Okręgu Gdańskiego.

Jakie są nasze braki?

A więc przede wszystkim nieznaczny wzrost szybkości handlowej pociągów pasażerskich i niewykonanie planu ciężaru brutto pociągów towarowych (94,9%), co spowodowało zwiększoną ilość pociągokilometrów. Poza tym zwiększona o 2% ilość wagonów, przerobionych w pracy manewrowej, jaka przypada na jeden wagon ładowny. W związku z tym punktem niekorzystnie przedstawia się efekt pracy manewrowej.

Powiększył się, czyli pogorszył się stosunek przebiegu parowozów w jeździe pozapociągowej do jazdy pociągowej o 1,5 w stosunku do roku 1949 oraz o 2,2%, jeśli porównać z okresem 1948. Potwierdza to uwagi wymienione poprzednio, że znaczna część przebiegu parowozów przypada na pracę manewrową.

W Służbie Ruchu ustawiacz Koszykowski w ku ubiegłym rozpoczął nową formą współzawodnictwa, podejmując się przetoczenia bezawaryjnie 40 000 wagonów. Zobowiązanie swoje wykonał on, wzywając innych również do współzawodnictwa.

Dziś w szeregu stacji węzłowych mamy zespoły, które przerobiły po 50.000, a nawet 62.000 wagonów bez awarii. Tym niemniej jednak służbę ruchu oczekuje zadanie usprawnienia pracy manewrowej przez marszrutzację przewozów oraz rozpowszechnienie metod ustawiaczy radzieckich Kozuchara, Krasnowa, Gurjewa, którzy zrewolucjonizowali metody formowania pociągów, osiągając wydatne skrócenie czasu formowania. Warto nadmienić, że ustawiacze radzieccy pracują w gorszych warunkach, bowiem stosowany jest tam nowy rodzaj wagonów ze sprzęgłem samoczynnym, dla których muszą być wydzielone specjalne tory.

Metody przodujących radzieckich dyspozytorów ruchu jak: Zakorko, Wodnażko, Kutafin, Bojraczna, Korolewa i wiele innych, których cały wysiłek był skoncentrowany na to, by tak zorganizować pracę pociągów, a w szczególności pracę pociągów zbiorczych, aby jak najmniej było z nimi pracy na stacjach rozrządowych, muszą znaleźć i u nas swoich naśladowców.

Stoi przed nami zadanie zorganizowania szybkościowej obróbki pociągów tranzytowych oraz załadunek i wyładunek wagonów bez odczepiania ich z pociągów.

Musimy przyznać, że jeszcze za mało podnieśliśmy ciężar statyczny wagonu, gdyż zaledwie o 2,8%. Jeśli rok 1950 był rokiem walki o lepsze wykorzystanie wagonu, to trzeba przyznać, że jest to osiągnięcie za małe.

We wszystkich naszych niedociągnięciach nie będziemy oczywiście szukali tzw. „obiektywnych przyczyn“, które zawsze można znaleźć, a które usprawiedliwiłyby nasze niedociągnięcia lub małe wyniki. Taką metodą kolejarze gdańscy posługiwać się nie będą, lecz przeciwnie, poznawszy swoje błędy lub słabe strony będą je stale zwalczać i usuwać.

PLANOWANIE

Planowanie nasze jest właściwie jeszcze w zarodku i to dotyczy prawie wszystkich komórek organizacyjnych na terenie DOKP Gdańsk.

Plany nasze są nieśmiałe i ostrożne, oparte na podkładce raczej średniostatystycznej niż średnioprogresywnej. Oznacza to, że planowanie nasze jest oparte na dotychczasowych wynikach z dodaniem zaledwie pewnego procentu na wzrost.

W Polsce Ludowej myśl twórcza i racjonalizatorska jest wysoko ceniona. Człowiek, który dąży do postępu, realizuje swoje cele w ten sposób, że stale coś ulepsza i usprawnia. Rzeczą planistów jest kierować wysiłek i myśl twórczą realizatorów w tym kierunku, aby otrzymać wynik średnioprogresywny.

Nasi planiści obawiają się, że zaplanowanie zbyt wysokie może spowodować niewykonanie

planu, uważają więc, że lepiej zaplanować będzie ostrożniej i wykonać ten plan z nadwyżką. Rozumowanie takie jest z gruntu fałszywe. Planowanie ostrożne nie mobilizuje do walki o wyniki i nie ma wyraźnie postawionego celu, natomiast planowanie śmiałe stwarza cele poważne i jeśli pomimo wyczerpania wszystkich środków nie wykona się takiego planu, to jednak przy podwyższonym planie wynik będzie zawsze lepszy od zeszłorocznego niż przy planie ostrożnym i to jest właśnie najważniejsze.

Drugą trudnością, może nawet większą, na którą napotyka DOKP w Gdańsku, to rozbieżności na odcinku planowania pracy przewozowej klientów.

Plany naszych klientów są podstawą do opracowania pracy transportu kolejowego. Tymczasem klient nie zawsze ładuje tyle, ile zgłosił w planie miesięcznym i wahania takie są bardzo duże w jedną lub drugą stronę.

Tablica I

Rok	w ₀ załadunku wagonów				Razem
	k w a r t a ł y				
	I	II	III	IV	
1948	18,38	22,17	27,83	31,62	100
1949	17,08	21,03	28,62	33,27	100
1950	19,30	22,49	26,09	32,12	100
1951 plan	19,60	22,80	25,90	31,70	100

Drugą trudnością, którą odczuwamy na równi z innymi DOKP, to nierównomierność przewozu w ciągu roku w poszczególnych miesiącach i kwartałach. Jesienny szczyt przewozowy jest nadal pokaźny w stosunku do pozostałych kwartałów. Walka ze zniwelowaniem jesiennego szczytu i przeniesienie go na inne kwartały, zwłaszcza na kwartał I, jest naszą stałą troską. W tym kierunku wykorzystujemy wszystkie

możliwości, poczynawszy od narad miesięcznych z klientami, a skończywszy na Prezydium WRN oraz czynnika społecznym. Wyniki kwartalnych załadunków w poszczególnych latach przedstawia tablica I z której wynika, że w roku 1949, jeśli chodzi o wyrównanie przewozów, nastąpiło wyraźne pogorszenie w stosunku do roku 1948, mianowicie szczyt przewozowy w IV kwartale wzrósł o 5,6%, zaś w kwartale I załadunek zmalał o 7,2% w stosunku do roku 1948.

I gdyby nie interwencja Generalnej Dyrekcji PKPG, to skutek byłby taki, że szczytu IV kwartału nie wykonalibyśmy.

Należy zaznaczyć, że w końcu roku 1949 i na początku roku 1950 rozpoczęła się generalna ofensywa o lepsze wykorzystanie przez klientów pierwszego kwartału. Jak widać z tablicy I w roku 1950, nastąpił wyraźny zwrot na lepsze. Szczyt przewozowy IV kwartału obniżył się bowiem o 4% na rzecz II, a szczególnie I kwartału w stosunku do roku 1949.

Dalszym brakiem w naszym planowaniu pracy transportu DOKP Gdańsk są przewozy krzyżujące się i nieracjonalne.

Mamy również duże trudności na odcinku dotrzymywania planów załadunku przez klientów.

Na mocy zarządzenia PKPG, poczynawszy od IV kwartału roku ubiegłego, obowiązują miesięczne plany załadunku z podziałem na Ministerstwa. Generalna Dyrekcja KP przysyła plany załadunku do nas z podaniem limitów dla każdego Ministerstwa. Klienci zgłaszają DOKP za pośrednictwem stacji żądania na miesiąc planowany.

W ten sposób w DOKP następuje konfrontacja planów odgórnych z planami oddolnymi.

Jak ta konfrontacja wygląda, nie tylko z porównania tych planów, lecz i z porównania rzeczywistego załadunku, świadczy poniższa tablica II za jeden z miesięcy IV kwartału 1950 roku. Plan DGKP został przyjęty w poniższej tablicy za 100.

Tablica II

Plany i załadunek	M I N I S T E R S T W A							
	Górnictwo	Przemysł ciężki	Przemysł rolniczy	Przemysł lekki	Budownictwo	Leśnictwo	Komunik.	Handel wewnętrzny
Plan DGKP	100	100	100	100	100	100	100	100
Nadawcy zgłosili	57,4	119,2	31,4	66,4	120,7	184	17	52,8
Załadowali	101,5	134,4	50,7	115,0	140,1	167	68,5	82,3
								RAZEM
								54,2
								88,3

Procentowe cyfry, zawarte w tablicy II, są jaskrawym dowodem, że na odcinku planowania przewozów mamy jeszcze wiele do zrobienia. Wymagać to będzie niewątpliwie podjęcia niezbędnych kroków ze strony czynników nadrzęd-

nych pod względem organizacyjnym. Ze swej strony kolejarze DOKP Gdańsk dołożą wszelkich starań i nie będą szczędzić wysiłków, aby Plan 6-letni na naszym odcinku był nie tylko wykonany, ale i przepracowany.

Plan produkcyjny zakładów naprawczych P K P w roku 1951

Zakłady naprawcze KP wykonały w r. 1950 plan produkcji w zakresie napraw okresowych parowozów o 10,2% większy niż w r. 1949, w zakresie napraw wagonów osobowych o 10,4% większy niż w roku 1949, a w zakresie napraw wagonów towarowych produkcję utrzymano na poziomie 1949 roku.

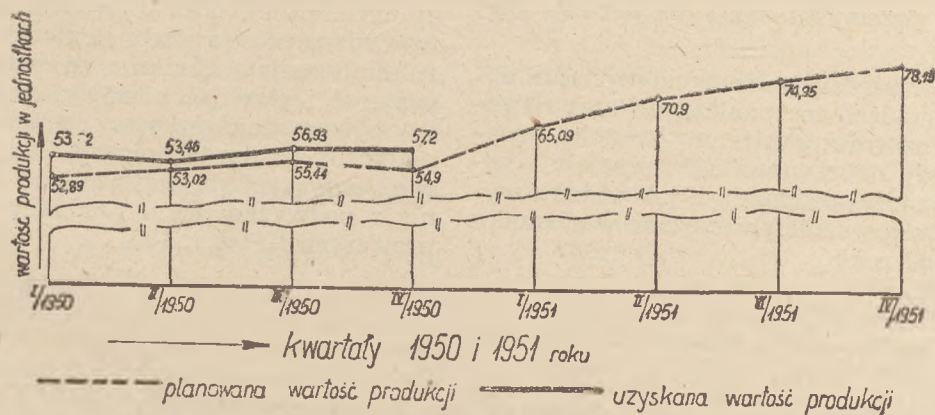
Niezależnie od wydatnego powiększenia produkcji typowych asortymentów, do których zalicza się naprawa taboru kolejowego, zakłady naprawcze KP podjęły się w ub. roku produkcji artykułów nowych, dotychczas nie wytwarzanych we własnym zakresie lub wydatnie powiększyły poza naprawą taboru rozmiary produkcji dodatkowej.

Produkcja dodatkowa zakładów naprawczych KP obejmowała remont maszyn i sprzętu bu-

Z poniższego wykresu widać, że: 1) wartość produkcji, osiągnięta przez zakłady nap. awcze KP w poszczególnych kwartałach 1950 r., przewyższa wartości planowane, 2) plan produkcyjny zakładów naprawczych KP na r. 1951 przewyższa znacznie, a mianowicie około 33%, plan 1950 r., 3) plan ten cechuje stała progresja wartości produkcji, występująca w każdym kwartale roku.

Wykonanie tego planu będzie oczywiście wymagało zwiększenia wydajności pracy, wprowadzenia lepszych metod produkcji oraz dalszego rozwoju racjonalizatorstwa i współzawodnictwa pracy.

Musimy iść nadal w kierunku intensywnego szkolenia i przygotowywania nowych kadr kwalifikowanych robotników i techników, którzy,



dowlanego, lokomobil, kotłów stałych, wykonywanie na większą skalę części zamiennych taboru kolejowego dostarczanego dotychczas przez przemysł itp.

W stosunku do wyznaczonego planu osiągnęły zakłady naprawcze w r. 1950 pomyślne wyniki w dziedzinie poprawy wskaźników techniczno-ekonomicznych. Skrócono bowiem postoje taboru w naprawie (liczone w dniach roboczych) i zmniejszono ilości pracogodzin na jednostkę naprawionego taboru prawie przy każdym rodzaju naprawy.

Tak się przedstawiają w głównych zarysach wyniki produkcyjne, uzyskane przez zakłady naprawcze KP w pierwszym roku Planu 6-letniego.

Plan produkcyjny tych zakładów na rok 1951 ilustruje niżej podany wykres, który umożliwia równoczesne porównanie planów 1950 i 1951 r. Przedstawia on produkcję w poszczególnych kwartałach (odcinkach planowania). Wielkość produkcji została podana na wykresie w jednostkach miar odpowiadających ustalonym wartościom w cenach niezmiennych.

pryswajając sobie znajomość techniki produkcji, przyczyniać się będą do lepszego wyzyskania możliwości produkcyjnych zakładów i skracania cyklu produkcyjnego.

Ubiegłe lata były okresem walki o wykonanie planów produkcyjnych pod względem ilościowym i dlatego mniej uwagi zwracało się na pewne niedociągnięcia jakości remontów taboru.

Rok 1950 zapoczątkował nowy okres produkcyjny, okres nie tylko dalszego poważnego wzrostu produkcji, ale i podniesienia jej jakości na wyższy poziom. Czy nasze osiągnięcia w r. 1950 w zakresie wzrostu jakości produkcji mogą nas w całej pełni zadowolić? Musimy przyznać, że nie. Przychodzące z terenu reklamacje odbiorców wyremontowanego taboru, skarżących się na jakość wykonania, nakładają na warsztatowców obowiązek bliższego zapoznania się z przyczynami tych niedociągnięć oraz znalezienia odpowiednich środków zaradczych. Należy więc zacieśnić współpracę inżynierów, techników i robotników — racjonalizatorów. Musimy na wyższy poziom podnieść organizację produkcji i odpowiedzialność osobistą za powierzona pra-

ce. Musimy więcej niż dotychczas przenosić doświadczenia z jednych zakładów naprawczych KP do drugih i w większym stopniu korzystać z doświadczeń ZSRR i krajów demokracji ludowej.

Plan produkcyjny zakładów naprawczych KP na r. 1951 cechuje: 1) poważna obniżka w stosunku do r. 1950 ilości napraw głównych (kapitałnych remontów) parowozów normalnotorowych PKP przy równoczesnej znacznej podwyżce napraw średnich tych parowozów, 2) poważna podwyżka ilości napraw średnich i rewizji okresowej wagonów osobowych oraz 3) bardzo poważny wzrost ilości wszystkich rodzajów napraw (główna, średnia i rewizja) wagonów towarowych.

W związku ze zmniejszeniem ilości kapitałnych remontów parowozów normalnotorowych PKP, a więc podstawowego asortymentu produkcji, powstało zagadnienie niedostatecznego wykorzystania mocy produkcyjnej zakładów naprawczych KP. Zagadnienie to zostało rozwiązane przez częściowe przestawienie się omawianych zakładów na produkcję dodatkową, zarówno dla przemysłu jak i dla potrzeb własnych PKP.

Mając na względzie pełne wykorzystanie obrabiarek i urządzeń mechanicznych oraz sił roboczych jak również obniżenie kosztów własnych, zakłady naprawcze KP przejęły częściowo inny rodzaj produkcji i, jak widać z wykresu, zostały poważnie przeciążone w stosunku do planu 1950 roku.

Mgr EDMUND JESIONOWSKI

Zmiany w taryfie towarowej PKP

Z dniem 1 lutego 1951 r. weszło w życie nowe wydanie Taryfy Towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych cz. I. B.

Taryfa ta, zarówno pod względem układu formalnego jak i poziomu opłat, nie różni się zasadniczo od taryfy poprzedniej obowiązującej od 1 stycznia 1950 r. Jedynie na wniosek przedsiębiorstw i resortów gospodarczych poddano rewizji i zmieniono opłaty za niektóre świadczenia.

Zmiany te, mające przeważnie charakter niżkowy, omawia się w skróceniu poniżej.

ZAKLASYFIKOWANIE NOWYCH TOWARÓW

Wobec rozwoju produkcji przemysłowej okazała się potrzeba uzupełnienia nomenklatury taryfowej nowymi towarami i ustalenia dla przewożonych towarów odpowiednich opłat, gdyż opłaty klasy 1, stosowane w myśl przyjętych w taryfie zasad do wszystkich towarów nie wymienionych w ich klasyfikacji, były za wysokie.

Produkcja dodatkowa zakładów naprawczych KP w roku bieżącym obejmuje budowę wagonów osobowych, budowę lokomotyw spalinowych, budowę i naprawę urządzeń i różnorodnego sprzętu budowlanego, zwiększoną ilość napraw parowozów i wagonów wąskotorowych dla gałęzi przemysłu oraz naprawy kotłów stałych. Poza tym zakłady naprawcze KP podjęły się wykonywania w większym zakresie niż dotychczas części zamiennych taboru, odlewów żeliwnych i kolorowych, wykonywania odkuwek oraz obróbki wiórowej różnych przedmiotów i części.

Niezależnie od tych robót dodatkowych zakłady naprawcze mają wykonać w r. 1951 cały szereg robót stolarskich, tapicerskich, jak: meble biurowe, gospodarcze itp.

Podjęcie się wykonywania dodatkowych i odmiennych od dotychczasowych robót, które zapoczątkują w br. nowy rodzaj produkcji w zakładach naprawczych KP wymagać będzie oczywiście od personelu inżynieryjno-technicznego poważnego wysiłku.

Wysiłek ten musi być skierowany na prace w wielu przypadkach dokumentacji technicznej, poza obowiązkowym rozpracowaniem procesów technologicznych produkcji. Administracja techniczna ze swej strony musi popierać i rozwijać pomysły racjonalizatorskie i współzawodnictwo pracy, zapewniające systematyczny postęp techniczny. Ten zbiorowy wysiłek przyczyni się niewątpliwie do wykonywania z nadwyżką planu produkcji zakładów naprawczych KP w r. 1951.

Zaklasyfikowano następujące towary:

- a) anhydryt (minerał) do kl. 22,
- b) jaja zepsute do klasy 20,
- c) surogat talku do klasy 10,
- d) sznury izolacyjne z wełny żużlowej do kl. 8,
- e) środki impregnacyjne i odgrzybiające do kl. 6,
- f) środki wodoszczelne i szybkowiązące do kl. 9,
- g) czterochloroetan do kl. 2,
- h) jutę bitumowaną do kl. 5,
- i) szarpankę ze szmat do kl. 3,
- j) przykrywy kablowe z gliny do kl. 21,
- k) wyroby z ziemi okrzemkowej do kl. 9,
- l) płyty termoakustyczne z paździerzy konopnych do kl. 8,
- m) przedzę szklaną do kl. 6,
- n) maty z przedży szklanej do kl. 5,
- o) tkaninę papierową i wyroby z niej do kl. 4.

PRZEKLASYFIKOWANIE TOWARÓW

W wyniku rewizji opłat przewozowych za towary objęte taryfą przeklasyfikowano:

- a) kable elektryczne z kl. 1 do 2,
- b) kotły parowozowe nieuzbrojone z kl. 8 do 10.

Poza tym opracowano w porozumieniu z Centralą Handlową Przemysłu Papierniczego nową nomenklaturę i klasyfikację dla grupy papieru i wyrobów z papieru.

Przedwojenna przestarzała nomenklatura nie obejmowała bowiem szeregu gatunków papieru wytwarzanych przez przemysł obecnie, a w konsekwencji i opłaty taryfowe wymagały skorygowania. W rezultacie obniżce uległy opłaty przewozowe dla najbardziej masowych gatunków papieru, a mianowicie dla:

papieru gazetowego z kl. 6 do 10
 „ workowego „ „ 1 „ 7
 „ pakowego „ „ 9 „ 10

Natomiast niektóre droższe gatunki papieru przeniesiono do klas wyższych, jak np. papier piśmienny bezdrzewny, bibułę atramentową, papier pakowy, siarczynowy itp.

W ogólnej masie bilans tych zmian wypadł na korzyść przemysłu papierniczego w kwocie kilkudziesięciu milionów dawnych złotych w stosunku rocznym.

OBNIŻKA OPŁAT DODATKOWYCH

Wydatnej obniżce uległy opłaty przewidziane w Dziale V taryfy za odprawę celną, za roboty fizyczne przy odprawie celnej, za przeładunek towarów na stacjach granicznych oraz opłata pocztowa.

Obniżki te można zilustrować na następujących przykładach:

1) opłaty za 1 wagon 20 tonowy rudy żelaznej importowanej przez granicę celną lądową z przeładunkiem:

C z y n n o ś c i	Opłaty w nowych złotych	
	do 30.1.51 r.	od 1.2.51 r.
za odprawę celną	3,00	1,50
za przeładowanie	180,00	120,00
za rewizyjne roboty fizyczne	8,00	1,35
opłata pocztowa	1,80	0,75
Razem	192,80	123,60

2) opłaty za 1 wagon 20 tonowy węgla wywożonego przez granicę celną lądową bez przeładowania:

C z y n n o ś c i	Opłaty w nowych złotych	
	do 30.1.51 r.	od 1.2.51 r.
za odprawę celną	1,50	1,50
za rewizyjne roboty fizyczne	1,20	0,75
opłata pocztowa	1,80	0,75
Razem	4,50	3,00

W dotychczasowej taryfie opłaty za te świadczenia odnośnie towarów importowanych były wyższe w stosunku do opłat za towary ekspor-

towane. W nowej zaś taryfie zniesiono różnicę poziomów opłat, a to z uwagi na brak uzasadnienia ich do różnicowania. Na skutek tego wynikły dla importu znacznie większe zniżki poszczególnych pozycji opłat (do 83%) niż dla eksportu.

Poza tymi zmianami zniesiono w Dziale IV opłatę dodatkową za prowadzenie przez kolej statystyki przewozów.

ZMIANY W POSTANOWIENIACH TARYFOWYCH

Dla stworzenia zachęty do wykorzystywania wagonów z przesyłkami drobnymi wprowadzono przepisy (§ 63) o stosowaniu stawek klas wagonowych dla takich przesyłek zamiast wyższych stawek klas drobnicowych, przy czym przewoźne oblicza się za każdą przesyłkę oddzielną.

Warunkiem stosowania tych przepisów jest, by łączna waga ładunku zbiorowego wynosiła najmniej 5 ton; ładunek taki powinien być nadany przez jednego nadawcę do jednej stacji przeznaczenia za wieloma listami przewozowymi do różnych odbiorców.

Przepisy te zawierają następujące odrębne zasady obliczania przewoźnego w stosunku do ogólnie przyjętych:

- a) za podstawę przyjmuje się zawsze wagę rzeczywistą zaokrągloną tylko do 100 kg; przepisy te wykluczają przeto przyjmowanie do obliczenia przewoźnego tzw. wagi wymaganej;
- b) jeżeli waga ładunku zbiorowego wynosi mniej niż 10 ton, to do towarów klas 15 — 26 stosuje się klasę 14, rubryka a;
- c) jeżeli zaś waga takiego ładunku przekracza 10 ton, lecz nie osiąga 15 ton, wówczas towary klas 19 — 26 korzystają z opłat klasy 14, rubryka b.

Z innych zmian postanowień taryfowych zasługuje na podkreślenie rozszerzenie ulgi stosowanej przy przewozie mleka i zwrotnych naczyń próżnych w prywatnych wagonach — chłodniach na wszystkie rodzaje wagonów prywatnych i wydzierżawionych (§ 50).

Pozostałe zmiany bądź nie mają większego znaczenia, bądź mają charakter wyjaśniający przepisy i dlatego nie wymagają omówienia.

UWAGI KRYTYCZNE O TARYFIE

Należy podkreślić, iż zmiany taryfowe o charakterze zniżkowym idą po linii polityki rządu zmierzającej do obniżenia kosztów własnych i cen.

Przy okazji jednak wydaje się wskazane podkreślić ważniejsze dodatnie i ujemne strony taryfy towarowej PKP.

- a) Z ujemnych cech taryfy należy zwrócić uwagę na jej liberalne zasady w odniesieniu do wykorzystywania ładowności wagonów. Dla dużej ilości towarów należących do klas 1 — 14 stosowane jest obliczanie przewoźnego przy przesyłkach wa-

gonowych za 5 ton. Jakkolwiek stawki za te przesyłki są wyższe od stawek pełnowagonowych, to jednak przewóz wagonów wykorzystywanych w 1/3 ich ładowności w obecnych warunkach budzi poważne obiekcje.

Ekonomika transportu nakazuje wykorzystywać pojemność wagonów w maksymalnym stopniu, co znajduje wyraz w taryfie kolei ZSRR, zawierającej opłaty tylko za przesyłki pełnowagonowe. Jeżeli w naszych warunkach zachodzi niekiedy konieczność przewozu małych partii towarów, to przewozić takie koleje może wykonywać, lecz powinna pobierać opłaty za pełne wagony lub co najmniej za 10 ton, nie zaś jak dotychczas za 5 ton.

- b) Poza tym zwraca uwagę brak w taryfie sankcji za niewykonanie planu przewozów, a więc za niepodstawienie przez kolej zaplanowanej ilości wagonów oraz za niewykorzystanie przez klientów wagonów zadysponowanych dla nich zgodnie z planem.
- c) W naszej taryfie zbyt szeroko rozbudowane są postanowienia taryfowe, co wpływa ujemnie na jej przejrzystość.

Wydaje się wskazane poddać gruntownej rewizji postanowienia taryfowe, zwłaszcza zaś obszerne postanowienia szczególne i skrócić ich treść przez przeniesienie ulgowych opłat do klasyfikacji towarów i przez usunięcie w miarę możliwości przepisów zbyt skomplikowanych, a nie zawsze koniecznych.

Ponadto przy następnej rewizji taryfy wydaje się pożądane rozważyć możliwość zmniejszenia różnicowania opłat za przewóz niektórych towarów. Np. zboża taryfowane według kilku klas można by zaliczyć do jednej klasy, to samo można by dokonać z owocami krajowymi świeżymi i z wieloma innymi grupami towarów.

Z dodatnich cech taryfy na podkreślenie zasługuje jednolitość schematu opłat i brak taryf specjalnych i wyjątkowych, a przede wszystkim oparcie jej średniego poziomu na kosztach własnych przewozu w myśl socjalistycznych zasad budowy taryf. Nie wyklucza to jednak dalszego dostosowywania taryfy do potrzeb gospodarki planowej, przy czym czerpanie z wzorów radzieckich może dać praktyczne i pożyteczne rozwiązania wielu problemów.

Inż. WINCENTY GROBICKI

O typach większych niewęzłowych stacji wg wskazówek kolei ZSRR

W zależności od charakteru i zakresu pracy na każdej większej stacji można wyodrębnić następujące urządzenia:

a) dla ruchu osobowego: dworzec, tory peronowe z peronami i dojazdami do nich zasadniczo w różnych poziomach, tory odstawcze (postojowe) dla pociągów i wagonów osobowych, urządzenia dodatkowe i pomocnicze;

b) dla ruchu towarowego: technicznego i handlowego, tj. tory przyjazdowo — odjazdowe pociągów towarowych, tory rozrządowe i zastawcze, tory trakcyjne itp. oraz tory za — i wyładunkowe przy rampach, magazynach i placach wraz z budynkami i urządzeniami pomocniczymi;

c) dla gospodarki trakcyjnej: parowozownie z urządzeniami pomocniczymi, warsztatem, nawęglaniem i zaopatrzeniem parowozu w wodę itp. — kompleks tych ostatnich nazywamy stacją parowozową;

d) inne dodatkowe tory i urządzenia pomocnicze i zapasowe lub budowane dla celów specjalnych itp.

Możemy odróżnić kilka rodzajów rozplanowania wzajemnego poszczególnych głównych elementów takich stacji, które stanowią jakby typy, a wybór jednego z nich zależy nie tylko

od zakresu pracy stacji, lecz i od warunków miejscowych (terenowych)

Rysunek 1 wskazuje schemat stacji na jedno lub dwutorowej linii z równoległym (poprzecznym) układem parku przyjazdowo — odjazdowego torów towarowych, wspólnego dla parzystego i nieparzystego kierunku ruchu w stosunku do parku torów rozrządowych. Między grupą torów przyjazdowo — odjazdowych a rozrządowych przebiega tor komunikacyjny. Tor ten przebiega między obu grupami torów przyjazdowo — odjazdowych, z których każda służy dla pociągów odpowiedniego kierunku: parzystego i nieparzystego.

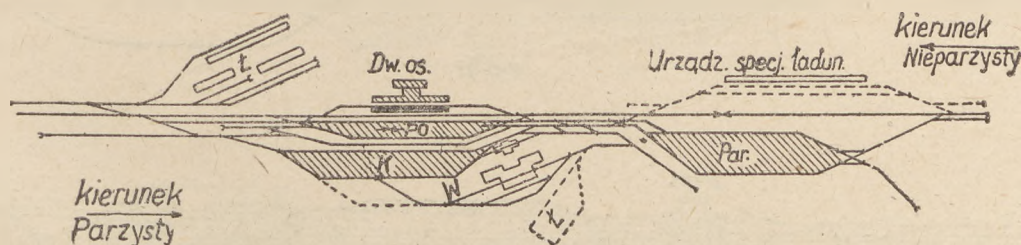
Przy znacznym ruchu pociągów obu kierunków (linia dwutorowa) zwykle urządza się jeszcze oddzielny tor przebiegowy poza terenem gospodarki parowozowo — trakcyjnej (oznaczony linią przerywaną na rys. 1-b), a to dla uniknięcia przecięcia wyjazdów na szlak pociągów kierunku parzystego (np. prawego na prawą stronę rysunku) z drogami przebiegu parowozów do i z parowozowni. Park torów rozrządowych w tym typie stacji usytuowany jest poprzecznie obok grup torów przejazdowo — odjazdowych obu kierunków i bywa wspólny dla nich. Przekazywanie pociągów z parzystego parku

torów na tory rozrządowe przez wyciąg odbywa się bez przecięć, podczas gdy ta sama czynność z parku nieparzystego kierunku przecina drogi przyjęcia pociągów kierunku parzystego.

Tak opisany i bardzo zwarty układ grup torów, a zatem, jeśli chodzi o potrzebny teren do jego rozplanowania—zajmujący najmniej miejsca, może okazać się właściwym rozwiązaniem przy stosunkowo niewielkich rozmiarach ruchu i pracy rozrządowej, lecz duża ilość wspomnianych przecięć może w poważnym stopniu utrudnić pracę stacji. Z rysunku tego (rys. 1) widać również, że przyjmowanie towarowych pociągów kierunku nieparzystego odbywa się z przecięciem dróg przebiegów pociągów pasażerskich kierunku parzystego, ponieważ tory tych pociągów są tu położone obok torów przyjazdowo - odjazdowych obu kierunków ruchu towarowego. Wspomniane wyżej przecięcia są jedną ze słabszych stron, a więc wadą takiego typu stacji.

usprawiedliwiała takiej potrzeby, a linia nie była przewidywana jako dwutorowa w przyszłości.

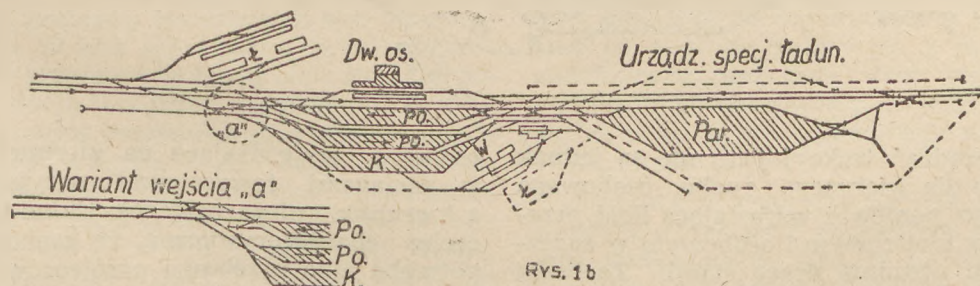
Po wyborze miejsca i usytuowaniu parków stacji rozrządowej należy rozpatrzyć sprawę najkorzystniejszego wyboru miejsca na urządzenia uboczne rejonu stacji rozrządowej. Należy do nich zaliczyć warsztaty naprawcze i tory odstawcze dla remontu doraźnego wagonów, które doprowadza się z jednego na ten cel przeznaczonego toru grupy rozrządowej (kierunkowej). Na schematach (rys. 1-a i 1-b) miejsce to wybrano od strony wyciągu przy stacji parowozowej odgałęziającego się od końca grupy rozrządowej. Jest to miejsce istotnie najdogodniejsze, gdyż podawanie i zabieranie wagonów nie zakłóca pracy stacji, a ponadto zapewnia najekonomiczniejsze wyzyskanie pasa terenu między grupami torów rozrządowych i gospodarki trakcyjnej. Jednocześnie zaś położenie warsztatu jest na tyle od głównych torów odda-



RYŚ. 1a

Rysunek 1-a przedstawia typ podobny do omawianego, lecz w przypadku niezbyt dużego ruchu tj. np. kiedy wystarcza linia jedno-torowa. Schemat ten nieco się upraszcza, lecz zasadnicze rozplanowanie głównych grup torów i urządzeń pozostaje to samo, a w przewidywaniu wzrostu ruchu i potrzeby budowy drugiego toru należy przewidzieć miejsce na ten cel. Jakkolwiek więc nie buduje się w tym schemacie jeszcze toru wyjazdowego, obiegającego stację parowozową dla uniknięcia wspomnianych wyżej przecięć (patrz rys. 1-b) oraz wystarcza je-

lone, że nie utrudnia rozwoju układu torów i rozjazdów w końcu parków torów rozrządowych. W tym miejscu w razie potrzeby można dogodnie usytuować wagę wagonową, która ma dobre połączenie z wyciągiem i położona jest przy objeździe, pracę tę można więc wykonywać podczas niezbędnych manewrów na tym wyciągu. Jeżeli na stacji przewiduje się duży obrót ładunków, szczególnie zaś masowych, to ew. drugą wagę można umieścić obok wyciągu (w torze wagowym na objeździe do toru wyciągowego) stacji ładunkowej, położonej (jak to



RYŚ. 1b

dną wspólną grupą torów przyjazdowo - odjazdowych pociągów towarowych (rys. 1-a), powinno być przewidziane miejsce na rozwój i ewentualną dobudowę drugiej grupy (takiego rozwoju na rys. 1-a jednak nie oznaczono). Takiego miejsca można by tylko wtedy nie przewidywać, gdyby analiza obecnych i przyszłych spodziewanych warunków ruchu istotnie nie

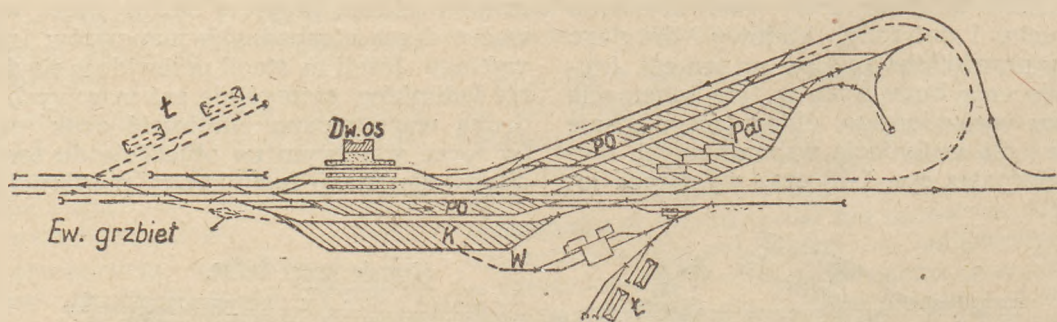
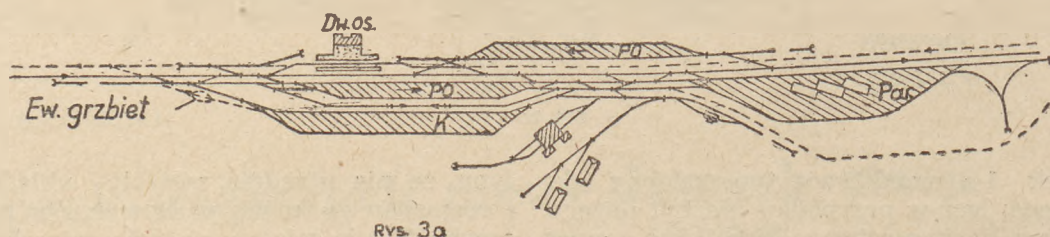
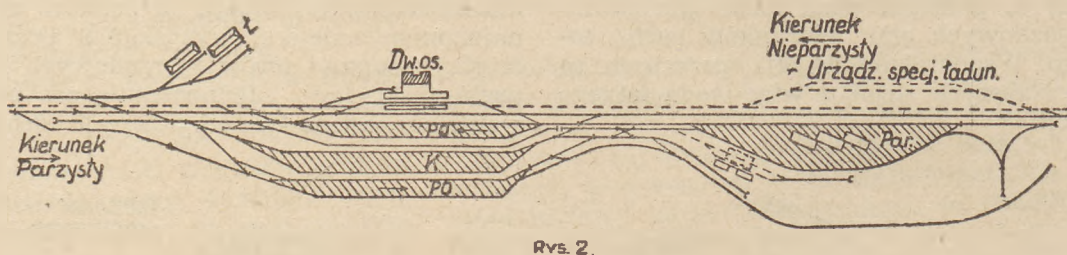
widzieć na rysunkach) na ogół od strony stacji osobowej. Samo położenie stacji i urządzeń ładunkowych może być rozwiązane w dwóch odmianach: albo obok stacji osobowej, albo od strony stacji rozrządowej, zależnie od spodziewanego ruchu, rozmieszczenia miasta w stosunku do stacji, a więc dogodnego dojazdu klientów kolei do stacji oraz korzyści, jakie

przedstawia dane usytuowanie tych urządzeń dla ułatwienia pracy stacji. Przy większym spodziewanym ruchu korzystniej jest jednak z punktu widzenia podawania i zabierania wagonów pod na- i wyładunek, umieszczenie stacji ładunkowej przy stacji rozrządowej (wskazano liniami przerywanymi). Takie typy stacji (rys. 1-a i 1-b) mają szerokie zastosowanie na kolejach ZSRR, jako posiadające duże zalety z uwagi na zwartość układu, a jednocześnie organizacyjnie dające w pracy stacji jako całości zupełnie dobre rozwiązanie.

Omówione typy stacji średniego, a właściwie większego znaczenia (z elementami stacji: osobowej, towarowej, rozrządowej i ładunko-

parków przyjazdowo - odjazdowych, które rozdzielić należy na dwie niezależne grupy torów dla każdego kierunku oddzielnie z umieszczeniem grupy rozrządowej między nimi (rys. 2).

Przy takim rozplanowaniu torów przekazywanie pociągów z grup torów przyjazdowo - odjazdowych na tory wyciągowe nie przecina drog przebiegów pociągów, przybywających na stację zarówno z parzystego jak i nieparzystego kierunku ruchu. Przecięcia więc takie, jakie miały miejsce w typach poprzednio opisanych (rys. 1-a i 1-b), a mianowicie przy przekazywaniu na wyciąg pociągów rozrządzanych nieparzystego kierunku, tutaj nie zachodzą, lecz istnieją przecięcia w ruchu osobowym (pociągi



wej oraz urządzeń trakcyjnych) nie są jednak odpowiednie dla większego ruchu osobowego i towarowego, ponieważ wzrastająca ilość przecięć w ruchu towarowym i osobowym w znacznym stopniu utrudnia pracę stacji. Zachodzi w tym przypadku potrzeba stosowania niecz. innych rozwiązań opartych zasadniczo na opisanych typach, lecz z innym i bardziej różniczkowanym układem poszczególnych elementów stacji. Mianowicie przy większej pracy rozrządowej, a więc i przy większej ilości składów przekazywanych z torów przejazdowo - odjazdowych grupy torów towarowych na tory rozrządowe drogą manewrów, zachodzi potrzeba przysunięcia grupy torów rozrządowych do

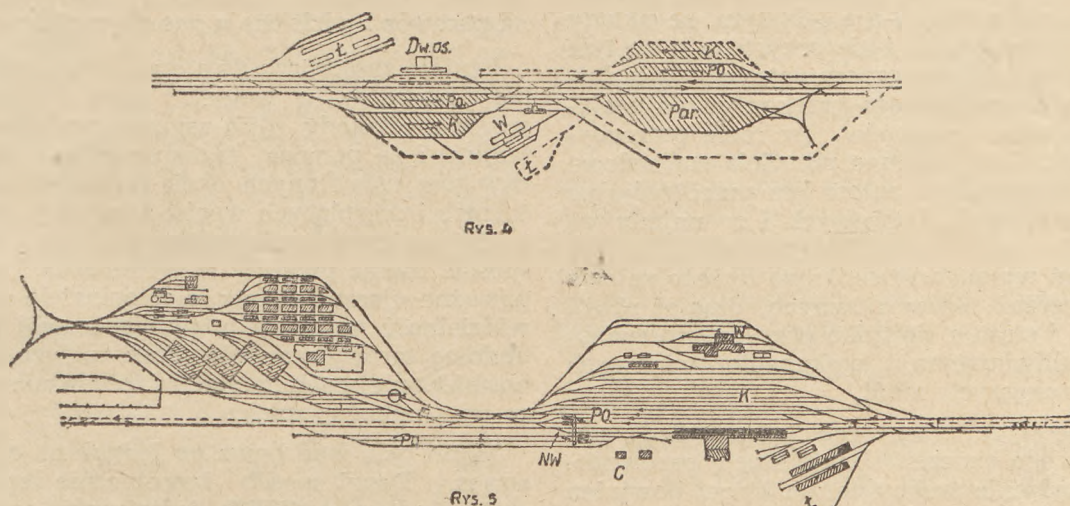
osobowe wyjeżdżające na kierunek parzysty z pociągami towarowymi przyjeżdżającymi z kierunku nieparzystego). Układ taki ma tę cechę charakterystyczną, że zachodzi w nim potrzeba albo przebiegu parowozów wokół torów obiegowych, obejmujących wyciągi, przy ruchu z parku torów kierunku parzystego do parowozowni i urządzeń trakcyjnych, albo przecinania wyciągu. Oczywiście, że ta okoliczność zwiększa drogi przebiegu parowozów i utrudnia komunikację między jedną z grup torów przyjazdowo - odjazdowych i parowozownią oraz stanowi pewną ujemną cechę tego typu stacji z wewnętrznym położeniem grupy torów rozrządowych (kierunkowych) w stosun-

ku do innych parków torów stacji rozrządowej. Jak widać bowiem z porównania obu rozpatrywanych schematów układu torów na stacjach tego typu, uniknięcie przecięć wyciągania pociągów na wyciąg z przebiegiem przyjazdów osiągnięto w ostatnim schemacie stacji kosztem pewnego pogorszenia powiązania jednego z parków torów ze stacją parowozową i gospodarstwem trakcyjnym oraz kosztem pewnego wydłużenia dróg manewrowych.

Jak już wyżej wspomniano, typ stacji z wewnętrznym rozmieszczeniem parku torów rozrządowych (kierunkowych) nie rozwiązuje sprawy likwidacji przecięć dróg przebiegów pociągów pasażerskich z drogami przyjęcia i wyprawiania pociągów towarowych. Dla uniknięcia tych przecięć przy większym ruchu

przyjazdowo - odjazdowych. Likwiduje ono również zasadniczo przecięcie dróg wjazdów pociągów osobowych z towarowymi, ponieważ pociągi towarowe zatrzymują się na torach, położonych po obu stronach torów głównych zasadniczych. Przy większej ilości pociągów pasażerskich opisane typy stacji mają duże zalety, jednakże w nich pogarszają się warunki łączności między parkami parzystym i nieparzystym stacji rozrządowej, ponieważ są rozdzielone torami głównymi zasadniczymi i dlatego też dla każdego typu należałoby budować oddzielny park torów rozrządowych (kierunkowych), jak to wskazano na rys. 4.

W ten sposób likwidację przecięć dróg przebiegu pociągów osobowych osiągnąć można przez pogorszenie łączności między oddzielnymi grupami torów stacji rozrządowych lub przez



Oznaczenia do rys. 1-5

- PO = torzy przyjazd, odjazd
- K = " " kierunkowe
- Ł = st. ładunkowe
- W = urz. warsztatowe
- Par. = st. parowoz. i urz. trakcyjne
- C = wieża cieni
- NW = nawęglanie i nabór wody

pociągów stosuje się inny typ stacji (rys. 3-a i 3-b) z układem tzw. częściowo podłużnym (po rosyjsku pół - podłużnym) grupy torów przyjazdowych pociągów towarowych kierunku nieparzystego. W tym typie parki przyjazdowo - odjazdowe umieszczone są nie obok siebie w poprzek osi stacji, lecz przesunięte wzdłuż na tyle, aby obok parku parzystego można było dogodnie umieścić urządzenia dla ruchu osobowego, a zasadniczo oba parki towarowe tj. kierunku parzystego i nieparzystego są położone po obu stronach torów głównych zasadniczych. Gospodarka parowozowo - trakcyjna — tak, jak w poprzednich typach (rys. 1 i 2) tj. u wylotu parzystego parku przyjazdowo - odjazdowego, a tor wyjazdowy z tego parku obejmuje stację parowozową.

Takie rozwiązanie bardzo skraca drogi przebiegu parowozów pociągowych do parowozowni i odwrotnie, ponieważ wyjście na stację parowozową znajduje się w sąsiedztwie i u wylotu parków towarowych obu parków torów

budowę dwóch niezależnych parków torów stacji rozrządowej (tj. p.o. i kierunkowych), co jednak podraża koszt budowy i eksploatacji całości stacji. W szczególności nie jest to korzystne na stacjach węzłowych z dużym ruchem bocznym tj. przy dużej ilości wagonów, które podlegają przekazywaniu z jednego kierunku ruchu na drugi (np. z parzystego na nieparzysty i odwrotnie).

Typy stacji wskazane na rys. 3-a i 3-b, tj. o układzie częściowo podłużnym, mają duże zalety, polegające na tym, że zarówno od strony parzystego, jak i nieparzystego kierunku można, w razie potrzeby, umieścić dogodnie wzdłuż skrajnych torów kierunkowych urządzenia dla celów specjalnych np. ładownie i rampy wojskowe itp.

Warsztaty naprawy wagonów, stacja ładunkowa z wagą wagonową są w tych układach umieszczane tak samo, jak w pierwszych typach (rys. 1-a i 1-b), lecz tutaj nie ma już tych korzyści, jakie wynikają z bezpośredniego podawania

wagonów na wagę i do warsztatów, ponieważ urządzenia te są oddzielone od parku kierunku nieparzystego torami głównymi linii zasadniczej. Typ stacji z częściowo podłużnym rozplaniowaniem parków torów może mieć dobre zastosowanie przy większym ruchu osobowym, małym zakresie pracy rozrządowej, a zwłaszcza przy potrzebie przewidywania lub zadania (za-projektowania) urządzeń ładunkowych dla celów specjalnych (dla obu kierunków ruchu).

Stacje, które mają układy parków torów przyjazdowo - odjazdowych i rozrządowych, oddzielnie dla każdego kierunku w układzie podłużnym w stosunku do tych kierunków, lecz poprzecznym w stosunku do siebie (rys. 4), stosuje się przy większym ruchu pociągów rozrządzanych dla ułatwienia pracy stacji, spowodowanego istnieniem oddzielnych parków torów rozrządowych. Różnią się one od układu częściowo podłużnego (rys. 3-a i 3-b) tym, że układy kierunków parzystego i nieparzystego są na tyle w stosunku do siebie przesunięte, aby była łatwa możliwość wzajemnego przekazywania pociągów i składów wagonów (w razie potrzeby) przez centralnie położone przejścia rozjazdowe przez tory główne, a zatem bez przebiegów po torach głównych osobowych i z najmniejszą przeszkodą ruchu pociągów osobowych. Jednak taki układ wymaga stosunkowo dużego zajęcia terenu wzdłuż torów głównych, długiej równi stacyjnej i stosuje się tylko przy dużym ruchu, usprawiedliwiającym wykonanie większych i kosztowniejszych robót.

Opisane wyżej cztery typowe przykłady stacji większego znaczenia mają stację parowozową i urządzenia trakcyjne, na której powinien być przewidziany trójkąt do obracania parowozów. Parowozownia może być macierzystą lub zwrotną (pomocniczą) dla danych parowozów, a urządzenia trakcyjne dostosowane do istotnych potrzeb, lecz zasadniczo większych urządzeń warsztatowych i napraw parowozu na tych stacjach nie przewiduje się.

Parowozownia bywa tylko zwrotna (pomocnicza). Również nie przewiduje się żadnych większych napraw i warsztatów wagonowych. Te urządzenia wraz z większym zakresem napraw parowozów i ewent. wagonów jest już cechą charakterystyczną dużych węzłowych stacji. Może jednak zaisć przypadek, że na stacji opisanych typów należy zaprojektować większe rozmiary stacji parowozowej wraz z urządzeniami trakcyjnymi, składami opału (odzużłaniem itp.) i wówczas stacja parowozowa zajmuje oddzielny, obszerny teren. Taki przykład ilustruje rys. 5 o grupach torów stacji towarowej (rozrządowej) w układzie częściowo podłużnym. Na schemacie tym widzimy taki układ torów przyjazdowo - odjazdowych obu kierunków, przy którym parowozy zatrzymują się prawie równolegle obok siebie. Dla pociągów tranzytujących jest to duża dogodnością, pozwalającą na skupienie ustawienia żurawi wodnych (przy najkrótszej drodze doprowadzenia rurociągów z wieży ciśnień) i ewent. naboru

węgla. Nie zachodzi również potrzeba budowy toru objazdowego dla wyjazdów pociągów jednego kierunku (patrz tor obiegający koło stacji parowozowej na innych schematach).

Zagadnienie zaopatrywania parowozów w węgiel podczas postoju na torach przyjazdowo - odjazdowych (tj. nie dla odczepianych od pociągów i oporzządzanych na terenie stacji parowozowych) jest, zdaniem niektórych autorów radzieckich, niezupełnie jeszcze zbadane. Mianowicie zachodzi problem, czy nie należy dążyć do tego, aby parowozy pociągów towarowych przebiegały według takiego turnusu, który zapewnia dostateczny zapas paliwa od wyjścia z parowozowni do wejścia do parowozowni po ukończeniu pracy, a następnie, jeżeli okazuje się potrzeba naboru węgla podczas jazdy między parowozowniami, to jaki byłby najlepszy sposób wykonania urządzeń podających węgiel na parowóz i gdzie mają one się znajdować.

Istnieją zasadniczo dwa sposoby zaopatrywania parowozów w węgiel: przez podawanie węgla z estakady (lub zsysem z zasobnika do tendra) i za pomocą transporterów, czy też dźwigów ustawionych obok torów na międzytorzach i czerpiących węgiel z kanałów i zasobników umieszczonych pod torami. Ten pierwszy sposób, nieraz prostszy w wykonaniu, posiada poważne ujemne strony, a mianowicie zaśłania widzialność na stacji, utrudnia rozwój i przebudowę torów, zacieśnia teren w jego zwykłe wąskich miejscach na stacji i to właśnie zwykle w jej środkowej części.

Mimo tych wad bywa on jednak na ogół stosowany. Drugi sposób teoretycznie lepszy nie został jeszcze w ZSRR dostatecznie wypróbowany, wymaga kosztownej budowy galerii podziemnej i specjalnych podnośników obsługiwanych mechanicznie. Dlatego też autorzy radzieccy zalecają w ogóle unikać potrzeby naboru węgla na opisanych wyżej typach stacji, jeżeli parowóz nie będzie od pociągu odczepiany, a przenieść tę pracę na stację końcowej pracy dla parowozu.

Jeżeli zaś na trasie jazdy mamy stację z tzw. „punktem obrotu parowozów“ tj. taką, na której parowozy muszą zmieniać kierunek jazdy np. z powodu przejścia z trakcji parowej na elektryczną, przeformowywania długich pociągów na krótsze, przekazywania ich na inne linie w ruchu bocznym itp.—to z takiej stacji należy skorzystać, jeżeli na niej znajduje się urządzenie do naboru węgla. W ostateczności zaleca się urządzić nabór węgla dodatkowo na trasie między parowozowniami na pewnej mniejszej stacji pośredniej, gdzie urządzenia prostsze (np. podawanie węgla dźwigiem ze składu lub z estakady) nie utrudniają całości pracy większej stacji.

Opisane typy stacji obejmują najczęstsze typowe przypadki stosowanych rozwiązań dla większego ruchu na stacjach (pośrednich) niewęzłowych linii zazwyczaj pierwszorzędного znaczenia.

Urządzenia telekomunikacyjne na PKP i ich modernizacja

Zamieszczony poniżej artykuł jest pierwszy z serii artykułów pióra mgr inż. P. Jarosa, poświęconych zagadnieniom modernizacji stosowanych obecnie na PKP urządzeń telekomunikacyjnych. Artykuły te mają na celu przedstawić w sposób jasny i dla każdego czytelnika zrozumiały obecną sytuację na tak ważnym z punktu widzenia sprawności transportu kolejowego odcinku, jakim jest kolejowa sieć telekomunikacyjna oraz omówić istniejące w naszych warunkach realne możliwości unowocześnienia tej sieci.

UWAGI WSTĘPNE

Sieć telekomunikacyjna PKP stanowi zespół środków technicznych, zapewniających dla celów służbowych kolejowych (ruchowych i administracyjnych) łączność w drodze elektrycznej tj. telefonicznej i telegraficznej. Nazwa „telekomunikacja“ oznacza porozumiewanie się na odległość. Porozumiewanie to odbywać się może za pomocą energii elektrycznej zarówno w drodze przewodowej jak przy użyciu fal radiowych.

W znaczeniu ogólnym pod nazwą „sieć telekomunikacyjna“ rozumiemy zespół urządzeń służących do zapewnienia „łączności“. Należą tu zarówno urządzenia takie, jak: trasy napowietrzne, linie i sieci kablowe, często nazywane urządzeniami liniowymi jak i aparatura: łącznice telefoniczne ręczne i automatyczne, łącznice telegraficzne, aparaty telefoniczne i telegraficzne, urządzenia wzmacniakowe, telekomunikacji wielokrotnej i inne.

W znaczeniu ściślejszym pod nazwą sieci telekomunikacyjnej lub urządzeń sieciowych rozumiemy same urządzenia przewodowe, w przeciwieństwie do aparatury teletechnicznej, zwanej niekiedy urządzeniami stacyjnymi.

W praktyce kolejowej raczej unika się powszechnie w resorcie Poczty używanych wyrażeń: „urządzenia liniowe“ i „urządzenia stacyjne“.

Przyjmuje się raczej ostatnio, szeroko stosowany przez politechniki krajowe podział urządzeń telekomunikacyjnych na urządzenia przenoszeniowe lub teletransmisyjne, do których zaliczane są wszystkie urządzenia przewodowe, jak: trasy napowietrzne, kable oraz aparatura służąca bezpośrednio do transmitowania energii elektrycznej prądów telekomunikacyjnych na odległość (urządzenia wzmacniakowe i aparatura telefonii wielokrotnej)—oraz urządzenia łączeniowe, do których zalicza się wszelką inną aparaturę jak: łącznice, aparaty telefoniczne i telegraficzne, mające za zadanie realizowanie różnorodnych przełączeń obwodów.

Sieć telekomunikacyjna PKP pokrywa się terenowo z siatką szlaków kolejowych, a więc obej-

muje teren całego kraju, przy czym jej intensywność (bogactwo wyposażenia) jest mniej więcej proporcjonalna do ważności danych linii kolejowych i nasilenia na nich ruchu.

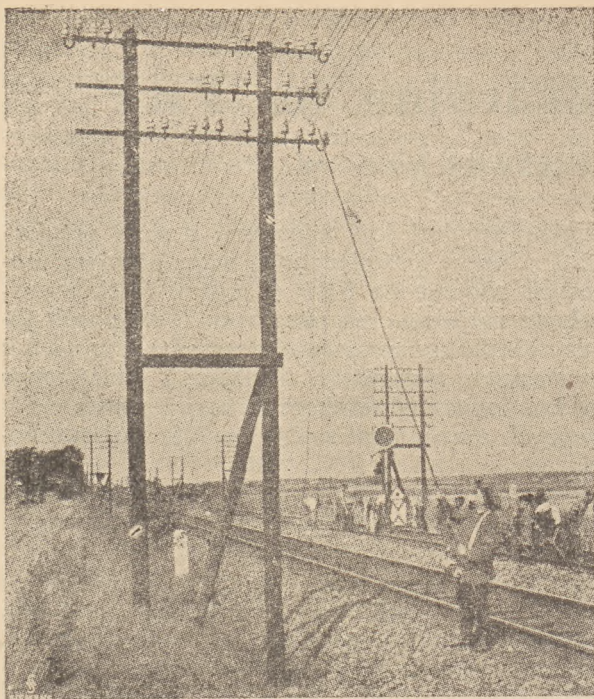
Z faktu, że sieć łączności PKP pokrywa teren całego państwa oraz z tego, że sieć ta jest drugą co do wielkości w kraju (po sieci telekomunikacyjnej tzw. ogólnopublicznej resortu MP i T)—samoistną siecią łączności, wynika jej ważne znaczenie ogólnopaństwowe pod względem gospodarczym i strategicznym.

Sieć telekomunikacyjna PKP spełnia dwa główne zadania:

- a) jest niezbędnym środkiem łączności służbowej dla celów ogólnoadministracyjnych i gospodarczych,
- b) zapewnia łączność telefoniczną i telegraficzną dla bezpośredniego kierowania ruchem pociągów, co stanowi podstawowy warunek bezpieczeństwa i sprawności przewozów.

Odróżniamy więc sieć telefoniczną ogólnoadministracyjną i sieć telefoniczną ruchową lub wprost pociagową. Ostatnio stosujemy coraz częściej termin „ruchowa sieć łączności“ (w odniesieniu do łączności do celów bezpośrednich dyspozycji transportowych), w przeciwieństwie do łączności „ogólnoadministracyjnej“ albo „ogólnoeksploatacyjnej“.

Urządzenia telekomunikacyjne w kolejnictwie, stanowiąc aparat nieodzowny i mający doniosłe znaczenie dla całej organizacji transportu, mają w porównaniu z innymi kolejowymi środkami technicznymi charakter specjalny. Są one mianowicie z jednej strony urządzeniami ukrytymi, „zakonspirowanymi“; przenikając bowiem niemal wszędzie, gdzie dochodzi tor kolejowy—nie dają się one tak łatwo zauważyć, jak rzucające się w oczy urządzenia drogowe: mosty, wiadukty lub też urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów: nastawnie, sygnały, zwrotnice itp.



Rys. 1. Trasa teletechniczna napowietrzna przy szlaku kolejowym (na rys. widać jednocześnie sposób włączenia się telefonem polowym do obwodu napowietrznego)

Z drugiej zaś strony urządzenia telekomunikacyjne są w porównaniu z innymi urządzeniami kolejowymi bardziej precyzyjne, delikatne i skomplikowane. Aparatura centrali automatycznej telefonicznej, urządzenia telekomunikacji wielokrotnej czy też radiostacji nadawczo-odbiorczej jest w porównaniu do innych obiektów technicznych kolejowych nie tylko mocno skomplikowana, ale stosunkowo bardzo kosztowna.

Z zakonspirowanego charakteru urządzeń telekomunikacyjnych wynika fakt, że są one na ogół mało znane, a więc i niedostatecznie doceniane przez szeroki ogół kolejarzy. Poza tym od pracowników kolejowych obsługujących te urządzenia wymagany jest szczególnie wysoki poziom technicznych umiejętności i specjalizacji.

Na rysunku 1 i 2 są pokazane fragmenty najbardziej typowych urządzeń telekomunikacyjnych na PKP, a mianowicie: linii teletechnicznej napowietrznej oraz bardzo skomplikowanego, a jednocześnie ukrytego w dobrze zakonspirowanych i zabezpieczonych przed kurzem, wstrząsami itp. pomieszczeniach urządzenia automatycznej centrali telefonicznej.

Z kolei przeprowadzone zostanie ogólne porównanie urządzeń telekomunikacyjnych PKP z podobnymi urządzeniami resortu poczty, przy czym omówione będą najbardziej istotne i charakterystyczne różnice. Zasadnicze różnice są:

1. Sieć telekomunikacyjna PKP jest terenowo, geograficznie związana z terenem PKP, z siatką jej szlaków, natomiast sieć resortu poczty obejmuje cały teren kraju. Wymaga to oczywiście różnych rozwiązań podstawowych koncepcji łącznościowych.

2. Łączność służy na PKP do celów wyłącznie służbowych. Nie jest ona obiektem sprzedaży jak w resorcie poczty. Odpada więc sprawa taryfikacji, liczników itp., co ułatwia rozwiązanie wielu zagadnień technicznych, zwłaszcza w zakresie telefonii automatycznej dalekosiężnej.
3. Ze względu na łączność ruchową cechuje sieć łączności PKP przewaga łączy*) krótkich. Zmienia to w dużym stopniu charakter kabli dalekosiężnych kolei w porównaniu z kablami pocztowymi.
4. Cały szereg specyficznych potrzeb kolei w zakresie telefonii, telegrafii i sygnalizacji wytworzył odrębność typów konstrukcyjnych lub układów schematowych podobnych urządzeń inaczej rozwiązyanych niż w resorcie poczty lub też nie spotykanych na sieci użytku publicznego. Wymienić tu należy:

typ telegrafii Morse'a — pociągowej,
urządzenia telefoniczne MB — dyspozytorskie,
urządzenia telefoniczne — selektorowe,
szereg urządzeń typu kolejowego — specjalnych przy telefonii automatycznej,
urządzenia sygnalizacji — wodowskazowej (poziomu wody),
urządzenia sygnalizacji — kasowej,
urządzenia sygnalizacji pożarowej,
urządzenia sygnalizacji czasu (zegary elektryczne),
urządzenia radiolączności — dyspozytorskiej (dla stacji rozrządowej) i innej dla zastosowań kolejowych,
urządzenia megafonowe (dworcowe, dla górów rozrządowych, warsztatowe).

Zaznaczyć należy, że urządzenia telekomunikacyjne stanowią grupę urządzeń technicznych, wykazujących duże różnice zarówno pod względem swego przeznaczenia i zastosowania jak technicznej zasady działania oraz konstrukcji. Konsekwentna systematyka tych urządzeń jest niewątpliwie rzeczą trudną. Różne bowiem mogą być przyjmowane zasady ich podziału, przy czym poszczególne grupy urządzeń mogą zachozić na siebie.

Tablica I podaje zestawienie zasadniczych urządzeń telekomunikacyjnych, spotykanych na PKP, ułożonych według klucza podziału i kolejności przyjętych kompromisowo i stosowanych praktycznie.

Tablica I Rodzaje urządzeń telekomunikacyjnych stosowanych na PKP

Trasy teletechniczne napowietrzne
Urządzenia kablowe
Kable dalekosiężne
Kable lokalne

*) „Łącznem“ wg ostatnio wprowadzonej w polskim słownictwie teletechnicznym nomenklatury — nazywamy „zespół urządzeń technicznych, trwale ze sobą połączonych, umożliwiających jedno porozumiewanie się przez telefon lub telegraf w pewnej reakcji“. W najprostszym przypadku łącznem jest para żył w kablu lub obwód napowietrzny. W bardziej złożonych przypadkach w łącznie wchodzi obok samych przewodów urządzenia wzmacniakowe, pupinowskie lub np. aparatura telefonii wielokrotnej.

- Urządzenia telefoniczne
 - Urządzenia telef. ręczne
 - " " automatyczne
 - " " selektorowe
- Urządzenia telegraficzne
 - Urządzenia telegr. Morse'a
 - " " dalekopisowe
- Urządzenia techniki elektronowej
 - Urząd. wzmacniakowe
 - Urząd. TfN (telefonii nośnej)
 - Urząd. TgW (telegrafii wielokrotnej)
 - Urząd. megafonowe
- Urządzenia radiotechniczne
- Urządzenia sygnalizacji teletechnicznej
 - Urząd. sygnal. poziomu wody
 - " " włamaniowej (kasowej)
 - " " pożarowej
 - " " informacyjnej
 - " " biurowo - domowej
 - " " czasu — zegary elektryczne
 - " " " " mechaniczne
- Urząd. zasilające dla urządzeń telekomunikacyjnych
 - Ogniwa galwaniczne
 - Akumulatory
 - Urządzenia prostownikowe
 - Zespoły maszynowe
- Urządzenia pomiarowe
 - Urządzenia pomiarowe stałe
 - " " przenośne

Historyczny rozwój urządzeń telekomunikacyjnych na PKP

Analizując rozwój urządzeń łączności na kolejach w perspektywie historycznej stwierdzić możemy przede wszystkim, że urządzenia te pojawiły się i rozwijały równolegle z powstaniem oraz rozwojem samej kolei. Wynaleziony w 1835 roku aparat telegraficzny Morse'a został wkrótce wprowadzony na kolejach (które właśnie w połowie XIX wieku zaczęły się rozwijać) dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu przez porozumiewanie się w drodze telegraficznej, czy szlak kolejowy jest wolny.

Prawie jednocześnie została wprowadzona na kolei łączność telefoniczna za pomocą aparatów telefonicznych (MB, induktorowych), włączonych równolegle do jednego obwodu napowietrznego. Taka łączność pozwalała porozumiewać się posterunkom ruchowym co do zajętości odcinków szlaku przez przepuszczane pociągi oraz posterunkom drogowym odnośnie stanu linii, powstałych uszkodzeń, prowadzonych robót itd.

Pierwsza uruchomiona w Polsce (w roku 1845) kolej Warszawsko - Wiedeńska wyposażona była również w taką prymitywną zresztą łączność telegraficzną i telefoniczną, posiadającą dla tego celu wzdłuż szlaku kolejowego — trasę napowietrzną.

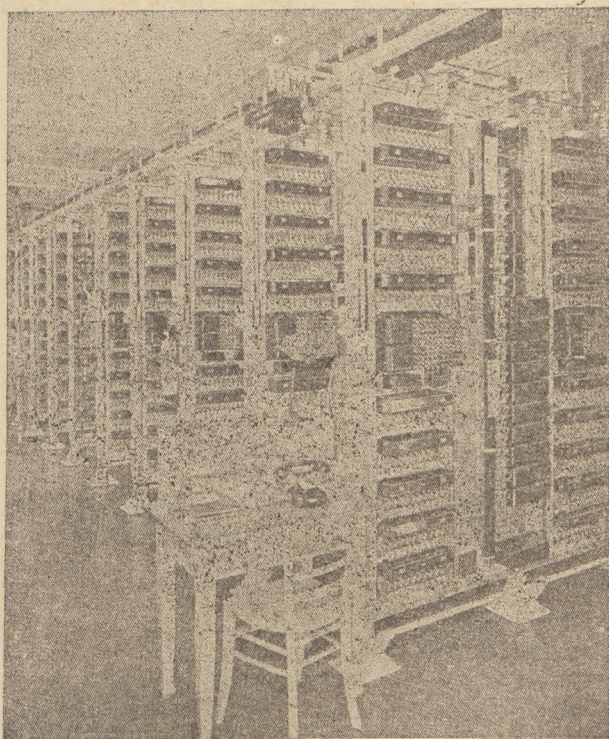
W miarę rozwoju kolejnictwa, rozbudowy sieci kolejowej, zwiększania szybkości pociągów i ilości przewozów oraz rozbudowy całego aparatu technicznego i administracyjno - gospodarczego kolei jako samodzielnego przedsiębior-

stwa rozwijała się szybko kolejowa sieć łączności.

Szybki rozwój techniki łączności w 2, 3 i 4 dziesiątku lat bieżącego stulecia, który trwa właściwie nadal, spowodował, że prymitywne sieci łączności dawnych kolei przekształciły się stopniowo w silnie rozbudowane i skomplikowane systemy telekomunikacyjne do celów transportu i administracji kolejowej. Systemy te z najbardziej nowoczesnych rozwiązań technicznych w zakresie łączności posługują się kablami dalekosiężnymi, telefonią automatyczną oraz dalekopisami. Zamiast przestarzałych aparatów morsowskich stosowana jest technika telekomunikacji wielokrotnej, opartej na zastosowaniu lampy elektronowej, a nawet i łączność radiowa.

Niezależnie od urządzeń do porozumiewania się telefonicznego i telegraficznego telekomunikacja kolejowa obejmuje szereg innych urządzeń działających na odległość, jak: urządzenia sygnalizacji alarmowej (urządzenia włamaniowe, urządzenia pożarowe) lub informacyjnej (urządzenia sygnalizacji poziomu wody, megafonowe, sygnalizacji informacyjnej optycznej — peronowej).

Przechodząc do bardziej szczegółowej analizy sytuacji na tym odcinku na PKP, stwierdzić przede wszystkim należy, że przyczyny historyczne spowodowały wielką nierównomierność tempa rozwoju oraz wielką różnorodność typów technicznych urządzeń telekomunikacyjnych w poszczególnych częściach kraju, znajdującego się w trzech różnych zaborach.



Rys. 2. Widok fragmentu hali wybieraków automatycznej centrali telef. kolejowej (KATS)

W chwili odzyskania niepodległości w roku 1918 PKP przejęły bowiem w poszczególnych dzielnicach kraju sprzęt łączności typu: rosyjskiego, austriackiego i niemieckiego oraz przejęto z trzech różnych zaborów zasady, według których zorganizowane były ówczesne sieci łączności.

W okresie od 1930 do 1939 r. przemysł krajowy zaczął już produkować szereg prostszych urządzeń teletechnicznych i w związku z tym na PKP zanotować można dalszy wzrost różnorodności typów stosowanego sprzętu. Poza tym niektóre urządzenia importowano w tym okresie z zagranicy (głównie z Niemiec i Szwecji). W tym okresie rozpoczęła się dość intensywna (jak na owe czasy) akcja modernizacji urządzeń łączności kolejowej. Zostają zbudowane pierwsze kolejowe kable telefoniczne dalekosiężne, kabluje się większe węzły kolejowe, instaluje się pierwsze na PKP łącznice telefoniczne automatyczne (1935 r.) wprowadza się dalekopisy oraz pierwszą aparaturę telefonii nośnej, wreszcie pojawia się łączność radiowa (w relacji DOKP Warszawa — DOKP Lwów).

Okupacja niemiecka przynosi ze sobą dla telekomunikacji kolejowej widoki radykalnego przeobrażenia. Ze względu na swoje geograficzne położenie kraj nasz stał się dla okupanta terenem bardzo ważnych przewozów między III Rzeszą i zapleczem frontu na wschodzie. Z tego powodu okupant nie tylko szybko uzupełniał zniszczenia w urządzeniach łączności PKP z okresu września 1939 r., ale i przeprowadzał również olbrzymie inwestycje w tym zakresie dla podniesienia sprawności przewozów kolei na terenie Polski, na czym mu specjalnie zależało ze względów strategicznych.

Inwestycje te, opierające się o ówczesną potęgę przemysłową III Rzeszy, poszły w dwóch zasadniczych kierunkach: rozbudowy sieci dalekosiężnych kabli telefonicznych kolejowych oraz stworzenia wielkiej sieci telefonii automatycznej z wybieraniem zdalnym, analogicznie do sieci posiadanej przez koleje niemieckie. I dlatego w okresie wyzwolenia 1944 — 1945 sieci łączności naszych kolei (zarówno na terenie tzw. Gubernii Generalnej jak i terenach przyłączonych do Rzeszy) stały na poziomie znacznie wyższym niż przed wojną.

Walki wyzwolenicze, a w szczególności akcja niszczycielska prowadzona przez uciekającego

w popłochu przed Armią Radziecką okupanta, powodują jednak olbrzymie straty w stanie wyposażenia łącznościowego kolei na terenie naszego kraju.

ODBUDOWA URZĄDZEŃ TELEKOMUNIKACYJNYCH NA PKP W OKRESIE POWOJENNYM

W okresie powojennym następuje etap intensywnej odbudowy i rozbudowy systemu naszej łączności kolejowej, przy czym zostaje realizowana zasada jak najdalej idącej modernizacji urządzeń. Władze państwowe Polski Ludowej, doceniając olbrzymie znaczenie transportu kolejowego dla odbudowy i rozwoju życia gospodarczego kraju, okazały kolejnictwu wszelką pomoc, udzielając m. in. poważnych kredytów dla telekomunikacji PKP przy wyraźnym uprzywilejowaniu jej w stosunku do sieci łączności ogólnopublicznej. W pierwszym okresie odbudowy gospodarczej kraju telekomunikacja kolejowa otrzymała dostawę sprzętu łączności z importu i uzyskała szeroki asortyment sprzętu łączności z demobilu.

Wprowadzony został szeroko do naszego aparatu łączności nowoczesny typ sprzętu telekomunikacyjnego, jak: dalekopisy, wzmacniaki, urządzenia Tf N i Tg W urządzenia selektorowe, sprzęt pomiarowy.

Niezależnie od wymienionych zakupów sprzętu telekomunikacyjnego PKP otrzymały również w drodze pomocy oraz zakupów sprzęt łącznościowy z ZSRR (aparaty Morse'a, łącznice telefoniczne ręczne, urządzenia telefonii nośnej i inne).

Posiadanie wyjątkowo szerokiego wachlarza typów sprzętu łącznościowego zarówno pochodzenia krajowego jak i zagranicznego stwarza niewątpliwie duże niedogodności. Wymienić tu należy przede wszystkim brak jednolitości, trudny problem części wymiennych oraz zagadnienie instrukcji i szkolenia personelu. Różnorodność typów sprzętu telekomunikacyjnego ma natomiast tę dobrą stronę, że umożliwia wypróbowanie różnych systemów i zdobycie tą drogą doświadczenia, które może być pozytywnym wkładem przy ustalaniu w przyszłości prototypów sprzętu dla produkcji krajowej.

(Następny artykuł z tej serii ukaże się w numerze kwietniowym).

E R R A T A

W numerze styczniowym „Przeglądu Kolejowego” w artykule Romana Fiszhauta pt. „Szkolenie kadr kolejowych” wkraśli się 2 omyłki, a mianowicie: 1) na str. 4 zamiast wydrukowanego zdania „W ten sposób tworzy się nową inteligencję robotniczą spośród tych nielicznych robotników i chłopów”, powinno być: „W ten sposób tworzy się nową inteligencję robotniczą spośród niezliczonych robotników i chłopów”;

2) na str. 6 zamiast „odpowiednio rozszerzyć akcję socjalistyczną”, powinno być: „odpowiednio rozszerzyć akcję socjalną”.

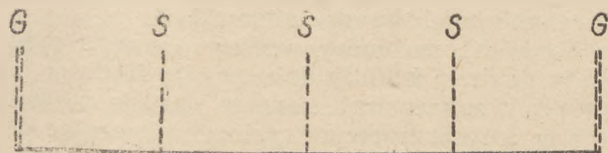
W numerze lutowym w artykule inż. A. Dziewulskiego pt. „Wykonanie przewozów jesiennych w 1950 roku” w 22 i 26 wierszu od góry zamiast „Planu 6-letniego” powinno być „Planu 3-letniego”.

RACJONALIZACJA I WYNALEZCZOŚĆ

Inż. Teobald Neumann

NOWY SYSTEM NAPRAW OKRESOWYCH PAROWOZÓW

Na PKP stosowano dotychczas tylko dwa rodzaje napraw okresowych parowozów: naprawę średnią i naprawę główną, przy czym między dwoma kolejnymi naprawami głównymi przewidziano 3 naprawy średnie. Cykl napraw okresowych parowozów był następujący:



Rys. 1. G — naprawa główna, S — naprawa średnia

Cykl ten nie dawał zadowalających wyników.

Z powodu zbyt krótkiego okresu między kolejnymi naprawami głównymi, uzależnionego od wyznaczonego przebiegu między tymi naprawami, dokonywano rewizji wewnętrznej kotła, która znów była związana z wykonaniem naprawy głównej, zwykle za wcześnie. To samo jeszcze w większej mierze dotyczyło rewizji zewnętrznej kotła, którą obowiązkowo i dlatego w wielu przypadkach zupełnie niepotrzebnie lub przynajmniej przedwcześnie dokonywano podczas naprawy średniej. Musiało to w bilansie ogólnym zwiększyć koszt naprawy parowozów, gdyż część napraw wykonywano niepotrzebnie lub przedwcześnie.

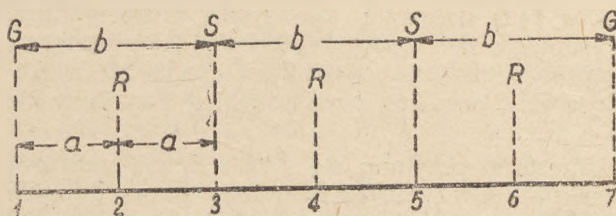
Stan parowozów przy tym systemie nie był zadowalający. Z praktyki wiemy, że wiele części składowych parowozu lub zespołów nie wytrzymywało przebiegu, wyznaczonego do następnej naprawy średniej lub głównej i części te naprawiano lub wymieniano w trybie naprawy bieżącej, przy dokonywaniu przeglądów technicznych czy też przy naprawie między-pociągowej. Wywoływało to dość często konieczność wycofania parowozu z ruchu i turnusu. Taka naprawa jako doraźna nigdy nie mogła być ekonomiczna i dobra. Bardzo często drużyna parowozowa lub administracja parowozowni, pomimo niedostatecznego stanu technicznego parowozu, starała się go przeciągnąć do następnej naprawy okresowej, zwiększając przez to zużycie poszczególnych części oraz koszt następnej naprawy okresowej. Postępowanie takie jest nawet do pewnego stopnia niebezpieczne, gdyż parowóz w takim stanie nie zawsze utrzymuje rozkładowy czas jazdy, częściej defektuje, zużywa więcej paliwa, a nawet może spowodować poważniejszy wypadek. Wydaje się, że dość często zachodzące defekty z powodu grzania się panewek, pękania korbowodów, wiązarów,

trzonów tłokowych, wykładów krzyżulcowych i innych części, psucie się sprężarek powietrznych, iniektorów itp. przypisać należy temu zjawisku.

Wynikałoby stąd, że pewne części parowozu i zespoły powinno się naprawiać wcześniej. Z własnej praktyki chciałbym podać, że już w r. 1938 w podległej mi parowozowni o dużym ruchu towarowym i bardzo krótkimi postojami parowozów w parowozowni macierzystej, dla usprawnienia stanu parowozów wprowadziłem dodatkową naprawę, określając ją jako „małą naprawę średnią”. Naprawa taka trwała trzy dni i wynik był zgoła nieoczekiwany: zniknęły prawie zupełnie defekty parowozów w drodze, przez 7 miesięcy (ostatnie 7 miesięcy przed wybuchem wojny w r. 1939) nie było ani jednego defektu.

Koleje ZSRR już dawno stosują u siebie odmienny od nas cykl naprawczy, polegający na tym, że między dwoma naprawami głównymi są tylko dwie naprawy średnie, natomiast między nimi jeszcze dodatkowe naprawy, dla których u nas przyjęto nazwę naprawy rewizyjnej.

Opierając się na tym cyklu, opracowano i obecnie wprowadza się u nas w życie następujący cykl napraw okresowych parowozów (wariant 1):



Rys. 2. G — naprawa główna, S — naprawa średnia, R — naprawa rewizyjna

W porównaniu z dotychczasowym systemem skraca się poważnie, prawie o około 25%, przebieg między kolejnymi naprawami okresowymi, tj. między naprawą główną (1) a następną rewizyjną (2), między rewizyjną (2) a średnią (3). Natomiast przebiegi między naprawą główną (1) a następną średnią (3) lub między naprawami średnimi (3 i 5) są znacznie większe (około 50% większe od przebiegu między tymi naprawami według starego systemu), jednocześnie również przebieg między kolejnymi naprawami głównymi (1 i 7).

Na czym polega naprawa rewizyjna? Zakres jej jest mniejszy od zakresu dotychczasowej naprawy średniej. Kocioł podnosi się i naprawia podwozie oraz silnik. Zestawy kołowe obtacza się tylko w razie potrzeby. Rewizję zewnętrzną kotła i mniejsze naprawy kotła wykonuje się tylko w przypadku upływu terminu rewizji lub potrzeby. Naprawa rewizyjna ma na celu do-

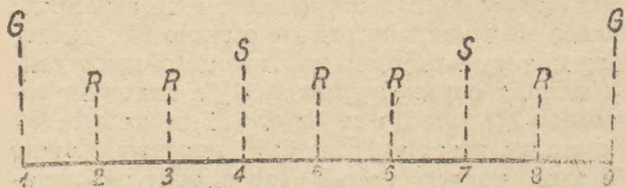
prorowadzenie parowozu do takiego stanu, aby mógł bezpiecznie przebiec do następnej naprawy średniej lub głównej. Unika się naprawy tych części parowozu, które są dobre i które wytrzymają do następnej napraw okresowej.

Z powyższego widać, że naprawa rewizyjna wymaga znacznie mniej pracogodzin niż naprawa średnia (około 40% mniej), jest tańsza, a postój w naprawie jest krótki.

Jak już wyżej powiedziano (rys. 2) przebieg między naprawami okresowymi (a) według nowego cyklu będzie o około 25% krótszy niż według cyklu dotychczasowego. Nowy cykl wprowadza się w celu polepszenia stanu parowozów i zwiększenia ich sprawności. Dlatego też przebieg między naprawami okresowymi „a”, ustalony dla poszczególnych serii parowozów, nie powinien być przekraczany, aby nie dopuścić do nadmiernego zużycia poszczególnych części lub rozbijania parowozów. Powstaje wtedy pewna sprzeczność z naszym dążeniem do przedłużania przebiegów między naprawami okresowymi, o co tak chlubnie walczą nasze przodujące drużyny parowozowe. Sprzeczność ta jest jednak tylko pozorna, zasada bowiem pozostaje ta sama. Chodzi nam zasadniczo o wydłużenie przebiegu „b” (rys. 2) między naprawą główną (1) i następną naprawą średnią (3) lub między naprawami średnimi (3 i 5). W jaki sposób możemy to osiągnąć, jeżeli przebieg „a” między naprawami okresowymi jest sztywny i nie może być powiększony.

Dążeniem naszym powinno być utrzymywanie parowozów w takim stanie, aby następną naprawą po pierwszej naprawie rewizyjnej (2) znów była naprawa rewizyjna, a nie średnia. Przebieg między naprawą główną (1) a następną naprawą średnią zamiast $2 \times a$ km będzie wtedy wynosić $3 \times a$ km, czyli przebieg wydłuży się o a km.

To samo powinno się stać z drugą naprawą średnią. Otrzymujemy wtedy przy dobrym utrzymaniu i obsłudze parowozów przez drużyny parowozowe i parowozownie następujący ulepszony cykl (wariant 2):



Rys. 3

W wyjątkowych przypadkach uda się również następną naprawę główną (9) przesunąć o a km, wykonując na jej miejsce naprawę rewizyjną. Wobec tego współzawodnictwo drużyn parowozowych przy nowym cyklu napraw okresowych parowozów nadal idzie w kierunku przedłużenia przebiegu między naprawą główną a średnią lub między naprawami średnimi, lecz nie drogą dowolnego przedłużenia tego przebiegu, a drogą zastąpienia przypadającej naprawy średniej lub głównej naprawą rewizyjną.

Cykl ten może być przy tym dalej rozwinięty, a mianowicie zamiast przypadającej naprawy średniej (4) rys. 3 znów można wykonać tylko naprawę rewizyjną, przesuwając termin naprawy średniej o dalszy jeden okres równy przebiegowi a km. Będziemy wtedy mieli między naprawą główną a następną naprawą średnią 3 naprawy rewizyjne itd.

Zobowiązania co do zastąpienia naprawy średniej lub głównej naprawą rewizyjną drużyny parowozowe powinny podejmować zaraz po wyjściu parowozu z naprawy głównej lub średniej, drużyny parowozowe powinny bowiem świadomie dążyć od samego początku do utrzymania swego parowozu w takim stanie, aby zastąpienie napraw było możliwe, w innym bowiem przypadku administracja parowozowni nie byłaby w stanie ustalić planu napraw, bez którego znów praca racjonalna w warsztatach mechanicznych byłaby niemożliwa.

Ponieważ parowozy według nowego cyklu będą rzadziej trafiały do naprawy średniej lub głównej, zakres tych napraw będzie większy niż w dotychczasowym systemie. Operując dotychczas używanymi nazwami, które wszystkim trakcyjnikom i warsztatowcom są znane, można powiedzieć, że naprawa średnia według nowego cyklu obejmie w przybliżeniu dotychczasowe kategorie napraw S2, G1, G2 i częściowo G3, natomiast naprawa główna—kategorie napraw G4, G5 i częściowo G3.

Naprawy średnie w związku z tym będą musiały wykonywać tylko zakłady naprawcze, a w parowozowniach pozostanie wyłącznie naprawa rewizyjna. Jest to bardzo ważne, ponieważ na parowozownie spada teraz całkowicie odpowiedzialność za dobre utrzymanie parowozów między naprawami głównymi lub średnimi i ich maksymalne wykorzystanie. W związku z tym postój w naprawie rewizyjnej musi być krótki i powinien wynosić tylko kilka dni. Próbné naprawy rewizyjne w Tczewie, Toruniu Głównym i Bydgoszczy Wschodzie wykazały, że przy należytej organizacji pracy, ścisłym opracowaniu harmonogramu i przygotowaniu części zapasowych na wykonanie naprawy rewizyjnej wystarczy nawet kilka godzin i w tym kierunku iść muszą nasze dążenia i przygotowania.

Wobec tak krótkiego postoju w naprawie rewizyjnej powstaje wprost konieczność, aby każda większa parowozownia sama dokonywała naprawy rewizyjnej swoich parowozów, czas wysłania parowozu do naprawy do innej parowozowni i jego powrót wynosiłby bowiem wielokrotność samego postoju w naprawie. Zadaniami wszystkich większych parowozowni w najbliższym czasie powinno więc być zorganizowanie we własnych warsztatach pomocniczych naprawy rewizyjnej swoich parowozów. Sprawa ta na ogół nie będzie tak trudna, jeżeli się weźmie pod uwagę, że obręcze naszych zestawów kołowych po większej części nie będą wymagać obtaczania przy pierwszej kolejnej naprawie rewizyjnej. Zagadnienie to jest ważne, ma znaczenie podstawowe i powinno znaleźć zrozumienie u wszystkich trakcyjników. Z roz-

pracowaniem tego zagadnienia i opracowaniem planów naprawczych nie powinno się czekać.

Zanalizujemy jeszcze bilans kosztów utrzymania parowozów według nowego systemu napraw, porównując go z kosztami systemu dotychczasowego. Porównano tylko fragment, a mianowicie robociznę.

Biorąc pod uwagę, że naprawa rewizyjna będzie wymagać nie więcej niż 2300 pracogodzin, a po całkowitym wprowadzeniu tego systemu w życie, tzn. po przejściu wszystkich parowozów przez naprawę główną, a przynajmniej przez naprawę średnią według nowego systemu nawet znacznie mniej, natomiast nowa naprawa średnia i główna będą wymagać nieco więcej pracogodzin niż dotychczasowe. Ze względu na zwiększony zakres pracy tych napraw otrzyma się, że ilość pracogodzin zużyta na naprawy okresowe według wariantu 1 (rys. 2) nowego systemu w odniesieniu na 100 par. km będzie o ok. 0,7 pracogodzin mniejsza niż przy systemie starym. Ponieważ w praktyce pracować będziemy według wariantu 2 (rys. 3) do czego nas upoważniają dotychczasowe wyniki współzawodnictwa pracy, ilość pracogodzin będzie mniejsza o ok. 2,1 na 100 par. km. Do

RUCH RACJONALIZATORSKI I WYNALAZCZOŚĆ ROBOTNICZA POWINNY BYĆ OTOCZONE TROSKLIWĄ OPIEKĄ

Ruch racjonalizatorski cieszy się coraz większą popularnością w szerokich masach kolejarzy. Nazwiska racjonalizatorów Pawła Kocota, Gabriela Milewskiego, Konstantego Citki, Józefa Malaki, Bartłomieja Duplińskiego i innych oraz ich osiągnięcia stanowią przedmiot słusznej dumy zespołów pracowniczych oraz temat do ożywionej dyskusji na naradach wytwórczych. Do licznych już szeregów racjonalizatorów kolejarskich przybywają ciągle nowi ludzie spośród tych, którzy na powierzonych im odcinkach pracy nie żalują swego trudu i najwyższych wysiłków, aby ulepszyć, usprawnić i na wyższy poziom podnieść pracę zawodową, a tym samym przyczynić się do wzrostu i potania produkcji oraz do podniesienia ogólnego dobrobytu.

Doświadczenie dowiodło, że racjonalizatorem zostaje przeważnie nie człowiek obdarzony jakimiś wyjątkowymi zdolnościami, kwalifikacjami lub jakimś nadzwyczajnym talentem, lecz uczciwy i sumienny pracownik, który potrafi we właściwy sposób połączyć wysiłek mózgu z wysiłkiem rąk w pracy codziennej, który umie skrupulatnie badać swe narzędzia pracy, wyszukiwać ich zalety i wady, podejmując jednocześnie w najszerszym zakresie badania i próby nad ulepszeniem dotychczas stosowanych metod pracy. Należy podkreślić, że do tych wysiłków na ogół zachęca racjonalizatora bynajmniej nie chęć zysku lub chęć wywyższenia się nad innych, lecz uświadomienie obywatel-

tego dochodzi oszczędność na przeglądach technicznych parowozów, gdyż ilość ich zmniejszy się o około 25 - 30% ze względu na zmniejszenie przebiegu między dwoma kolejnymi naprawami okresowymi. Oszczędność z tego tytułu wyniesie około 1 pracogodzinę na 100 par. km. Otrzymamy więc ogólną oszczędność około 1,7 pracogodzin według wariantu 1 (rys. 2) i około 3 pracogodzin według wariantu 2 (rys. 3).

Nowy system napraw daje jeszcze dalsze oszczędności na robociznie, które trudno ująć w liczby z powodu braku danych, o których jednak wie każdy pracownik parowozowni. Z praktyki wiemy, że po wyjściu z naprawy okresowej pod warunkiem że naprawy wykonano właściwie, parowóz wymaga mało napraw bieżących, a właściwie w ogóle takich napraw nie powinno być. W miarę tego, jak przebieg parowozu od ostatniej naprawy okresowej zwiększa się, wzrasta również koszt utrzymania parowozu, koszt naprawy bieżącej. Skracając przebieg między naprawami okresowymi, zmniejszamy przez to wydatnie koszt naprawy bieżącej. Jest to moment, o którym nie powinniśmy zapominać, wprowadzając w życie nowy system napraw parowozów.

skie oraz szlachetna ambicja okazania jak największych usług państwu.

Jest rzeczą niewątpliwą, że pomimo poważnych osiągnięć w zakresie racjonalizatorstwa i wynalazczości pracowniczej w kolejnictwie mamy jeszcze wiele do zrobienia na tym odcinku. Musimy przyznać, że nie wszędzie jeszcze znaczenie tego ruchu znajduje należyte zrozumienie i że często traktuje się go jako sprawę mniejszej wagi w porównaniu z olbrzymią ilością piętrzących się na każdym odcinku pracy zagadnień. Zdarzały się przypadki, że wnioski racjonalizatorskie leżały całymi miesiącami w szufladach referentów, podczas gdy racjonalizator na próżno wyczekiwał na odpowiedź i ocenę swego wysiłku. Nie zawsze również ocena taka była właściwa, co mogło mniej wytrwałego kandydata na wynalazcę w ogóle zniechęcić do podejmowania dalszych prób racjonalizatorskich lub przynajmniej jego zapał racjonalizatorski poważnie osłabić.

Ten stan rzeczy musi ulec radykalnej zmianie. Ruch racjonalizatorski w kolejnictwie polskim musi być, podobnie jak to się dzieje w Związku Radzieckim, otoczony troskliwą opieką. Wnioski racjonalizatorskie pracowników muszą być rozpatrywane przez właściwe czynniki kompetentne z największą uwagą i życzliwością oraz w rozsądnie wyznaczonych terminach, przy czym projektodawca powinien otrzymać dokładnie umotywowaną decyzję i ocenę z odpowiednim zaleceniem dla władz nadrzędnych.

„Przegląd Kolejowy“ za jedno ze swych czołowych zadań uważa udzielanie jak najdalej idącego poparcia dla ruchu racjonalizatorskie-

go i wynalazczości pracowniczej w kolejnictwie polskim, które jak wiadomo ma do spełnienia doniosłą rolę w realizacji Planu 6-letniego przez znaczne podniesienie wydajności pracy i obniżenie tą drogą kosztów własnych przewozów. Aby ruchowi racjonalizatorskiemu wśród kolejarzy okazać takie poparcie, „Przegląd Kolejowy” zwraca się do swych Czytelników z gorącym apelem, aby dzielili się z redakcją swymi osiągnięciami i pomysłami, mogącymi zainteresować szeroki ogół pracowników kolejowych i różnych specjalności technicznych, a mającymi na celu ulepszenie procesów technologicznych oraz usprawnienie i podniesienie poziomu fachowego wykonywanej pracy.

Materiały informacyjne lub gotowe artykuły, w razie ich wykorzystania przez redakcję, są honorowane według obowiązujących stawek dziennikarskich, przy czym honoraria są wysyłane pocztą pod adresem autora. Materiały te

powinny być napisane na maszynie po jednej stronie arkusza z odpowiednimi odstępami dla dokonania ewentualnych poprawek oraz zaopatrzone dokładnym adresem autora. Za załączne rysunki i fotografie redakcja płaci odpowiednio do miejsca, jakie one zajmują po wydrukowaniu, obliczonego w wierszach druku. Nadmieniamy, że korespondenci terenowi, których materiały nie mogą być z jakichkolwiek powodów wykorzystane na łamach „Przeglądu Kolejowego”, znajdują odpowiedź dokładnie umotywowaną w dziale „Odpowiedzi od redakcji” lub też otrzymają odpowiedź listownie.

Niezależnie od opublikowania pomysłu racjonalizatorskiego, redakcja „Przeglądu Kolejowego” zawsze jest gotowa służyć swym Czytelnikom radą i pomocą w razie, gdyby zgłoszone przez nich do właściwych władz wnioski racjonalizatorskie lub wynalazki zbyt długo czekały na załatwienie.

BOLESŁAW DUBSKI

Słupsk

ZAGADNIENIE MECHANIZACJI TRANSPORTU W SŁUŻBIE DROGOWEJ

Jednym z ważnych zagadnień w służbie drogowej jest mechanizacja transportu. W Planie 6-letnim przewidziana jest wprowadzenie mechanizacji robót torowych, jednak mechanizacja transportu nie znalazła dotychczas właściwego rozwiązania.

Celem każdej mechanizacji jest skracanie czasu, a przez to i obniżanie kosztów oraz zmniejszanie wysiłku ludzi pracy. Największy zaś wysiłek codzienny wkładają drogowcy w transport i na pokonywanie przestrzeni. Warsztat pracy każdej działki roboczej rozciąga się na przestrzeni 6—12 kilometrów, zależnie od różnych warunków technicznych danego szlaku. Do miejsc robót na szlaku trzeba codziennie dojść, trzeba dowieźć potrzebne do pracy narzędzia i materiały z najbliższych baz zaopatrzeniowych. Dojazd i dowóz odbywa się dziś wyłącznie wózkami torowymi, uruchamianymi siłą ludzką. W dobie mechanizacji pojazdów uraga taki pieszy i ręczny transport na tak wielkie odległości wszelkim postępom techniki i mechanizacji.

Czas, stracony codziennie na transport i oczekiwanie na możliwość wyjazdu na szlak, da się dokładnie obliczyć. Straty stąd powstałe sięgają, skromnie licząc, olbrzymiej cyfry 20 tysięcy pracogodzin dziennie w skali ogólnosiłkowej PKP, co w przeliczeniu daje nam sumę około 10 milionów złotych rocznie (w starej walucie). Służba drogowa, walcząca z brakiem sił roboczych, pozwala sobie na taką rozrzutność jedynie dlatego, że dysponuje jeszcze przestarzałymi typami pojazdów uruchamianych siłą ludzką zamiast siłą mechaniczną.

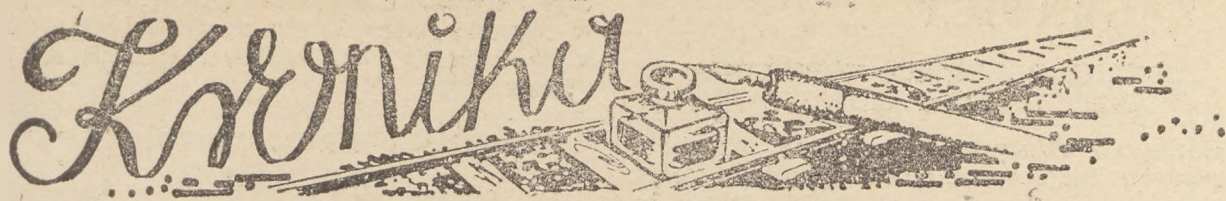
Na taką rozrzutność sił i środków nie można jednak nadal patrzeć bezczynnie. Transport ręczny i pieszy w służbie drogowej powinien jak najszybciej zniknąć. Zaopatrzenie każdej działki

roboczej, a na początek co najmniej każdego odcinka drogowego, w jeden wózek roboczy o napędzie mechanicznym będzie więc w krótkim czasie konieczne, jeżeli chcemy mówić o mechanizacji robót torowych w ogóle.

Zmechanizowanie transportu w służbie drogowej pozwoli na wycofanie co najmniej jednego tysiąca robotników z transportu nieproduktywnego i przydzielenie ich do robót produktywnych. Cyfra ta mówi sama za siebie. Ręczne wózki torowe i ręczne drezyny powinny więc być w krótkim czasie zastąpione pojazdami z napędem mechanicznym. Dopóki tych przestarzałych środków lokomocji nie usuniemy, nie możemy mówić o mechanizacji pracy drogowców.

Wyszkolenie zawiadowców odcinków, torowych i ich zastępców w obsłudze mechanicznych pojazdów szynowych nie powinno napotykać na żadne trudności. W każdym odcinku drogowym znajdują się ludzie zdolni objąć utrzymanie i drobną naprawę tych pojazdów.

W związku z tym wymaga jednak uregulowania sprawa kursowania mechanicznych pojazdów szynowych w ogóle. Służbowe rozkłady jazdy powinny kursowanie takich pojazdów mechanicznych przewidywać. Bezplanowe lub pozaplanowe jazdy pojazdów zmechanizowanych będą musiały ustać zupełnie. W odpowiednich do potrzeb porach dnia, a więc w godzinach rannych i popołudniowych, powinny być w służbowych rozkładach jazdy przewidziane odpowiednie nr i czasy przebiegu zmechanizowanych pojazdów. Zmusiłoby to służbę drogową do przestrzegania planowych jazd i pozwoliłoby uniknąć wypadków spowodowanych przeważnie jazdami w dowolnym—jak dotychczas—czasie. Obecny sposób wyprawiania pojazdów szynowych na szlak pochodzi z czasów zabrakowania kolei i jest nie do utrzymania. Postęp musi być i w tej dziedzinie widoczny. Jazdy pozaplanowe powinny być dozwolone tylko w wypadkach podyktowanych koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.



UTWORZENIE MINISTERSTWA KOLEI

W dniu 26 lutego 1951 roku Sejm Ustawodawczy Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę o zmianie organizacji władz w dziedzinie komunikacji. Ustawa ta przewiduje utworzenie dwóch nowych ministerstw: Ministerstwa Kolei oraz Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego w miejsce dotychczasowego Ministerstwa Komunikacji.

Dotychczasowa organizacja Ministerstwa Komunikacji obejmowała, jak wiadomo, w jednym resorcie wszystkie dziedziny komunikacji. Koncentrowały się więc tam zagadnienia gospodarki kolejowej, drogowej, samochodowej, lotniczej i wodnej, zagadnienia, z których każde zajmuje odrębne co do swego charakteru i ważności miejsce w hierarchii potrzeb gospodarki narodowej. Spośród tych zagadnień na pierwsze miejsce wysuwają się niewątpliwie zagadnienia kolejnictwa, któremu w warunkach potężnie rozrastającego się przemysłu oraz pomyślnie rozwijającego się rolnictwa przypada szczególnie doniosła rola.

Wyodrębnienie zagadnień transportu kolejowego spośród innych zagadnień transportowych i przekazanie ich nowopowołanemu do życia Ministerstwu Kolei, przy jednoczesnym skoncentrowaniu zagadnień transportu drogowego i lotniczego w nowopowstającym Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego, a zagadnień eksploatacji dróg wodnych w Ministerstwie Żeglugi stwarza korzystne warunki dla rozwoju wszystkich dziedzin komunikacji oraz dla wykonania ciągle wzrastających zadań przewidzianych w Planie 6-letnim.

DONIOSŁE UCHWAŁY KOMITETU POSTĘPU TECHNICZNEGO

Na posiedzeniu Komitetu Postępu Technicznego powzięto szereg doniosłych uchwał, mających na celu przyspieszenie wprowadzenia w różnych dziedzinach wytwórczości nowoczesnej techniki, opartej o najlepsze i wszechstronnie wypróbowane wzory radzieckie. Uchwały te przewidują między innymi uruchomienie seryjnej produkcji maszyn i urządzeń do transportu wewnątrzzakładowego, jak np. dwutonowe dźwigi wychylne, lekkie przenośniki terenowe, podnośniki wózkowe, żurawie okienne dla budownictwa i różnego rodzaju dźwigi korbowe o udźwigach od 2 do 10 ton. W latach 1952 i 1953 przemysł krajowy będzie produkować bardziej skomplikowane maszyny, jak np. żurawie samojezdne z krajowym silnikiem spalinowym, ciągarki trzybębnowe oraz ciężkie przenośniki stacyjne do ładowania dłużyce na platformy. Wprowadzenie tych maszyn i urządzeń, znakomicie ułatwiających pracę ludzką, spowoduje wzrost wydajności pracy i umożliwi przeniesienie wielu robotników zatrudnionych dziś przy ciężkiej pracy fizycznej do innych robót. Uchwały przewidują poza tym stosowanie w miejscach pracy nowoczesnego oświetlenia za pomocą lamp jarzeniowych, co podwyższy stopień bezpieczeństwa i higieny pracy, a przede wszystkim będzie oszczędzać wzrok robotników. Jedną z uchwał zaleca stosowanie prądów elektrycznych wysokiej częstotliwości do ogrzewania w procesach technologicznych. Metoda ta będzie miała szerokie zastosowanie przy topieniu metali i stopów, przy obróbce cieplnej, suszeniu drewna, ogrzewaniu mas plastycznych itp. Wypadnie również wspomnieć o uchwale dotyczącej elektrolitycznego polerowania metali, które gwarantuje wielką dokładność przy wykończaniu. Ogół kolejarzy powita niewątpliwie z dużym zadowoleniem te doniosłe uchwały jako zapowiedź na szeroką skalę zastosowanej mechanizacji oraz nowych metod produkcyjnych, ułatwiających pracę i zwiększających jej wydajność.

REMONT WAGONÓW TOWAROWYCH BEZ WYŁĄCZANIA ICH ZE SKŁADU POCIĄGU

St. rewident wagonów stacji Bydgoszcz — Wschód ob. Mieczysław Skonieczny podjął niedawno zobowiązanie zorganizowania specjalnej ekipy remontowej,

która będzie przeprowadzać naprawy mniejszych uszkodzeń wagonów towarowych bez wyłączania ich ze składu pociągu, w czasie planowego postoju na stacji. Jedynie wagony z uszkodzonymi sztykami osiowymi, z luźnymi obręczami kołowymi, z ostrym obrzeżem obręczy i z wytarciami obręczy kołowych będą naprawiane dotychczasowym systemem po odłączeniu ich od pociągu.

Skonieczny i jego ekipa podejmując to zobowiązanie wezwali równocześnie do współzawodnictwa w szybkim remoncie wagonów towarowych robotników okręgu gdańskiego, zatrudnionych przy bieżących naprawach wagonów. W odpowiedzi na ich apel rewidentów wagonów i pracowników naprawy bieżącej z oddziałów mech. Leon Kitowski (Gdynia), Roman Kołodziej (Tczew) i Stanisław Rzeźnikowski (Toruń) podjęli podobne zobowiązania na swym terenie.

Szybkościowa naprawa bieżąca wagonów towarowych bez wyłączania ich ze składu oparta jest na wzorach radzieckich.

NOWY TYP WAGONU WĄSKOTOROWEGO

W Krośniewicach odbyła się narada przedstawicieli kolei wąskotorowych z całej Polski, delegatów fabryk, budujących tabor kolejowy oraz konstruktorów Centralnego Biura Projektów w Poznaniu.

Celem tej narady było omówienie usterek konstrukcyjnych w nowobudowanych wagonach wąskotorowych. Dotychczas przy wyładunku jednego wagonu kolei normalnotorowej potrzeba było użyć przeciętnie 3 wagonów wąskotorowych. Obecnie, w wyniku narady, skonstruowano nowy typ wagonu wąskotorowego, odpowiadający pojemności wagonu normalnotorowego. Przyczyni się to w dużym stopniu do usprawnienia przeładunków oraz zwiększenia szybkości pociągów.

WSPÓŁZAWODNICTWO ANTYAWARYJNE DRUŻYN KONDUKTORSKICH

Drużyny konduktorskie z Torunia Głównego zobowiązały się do bezawaryjnego przetoczenia 200 pociągów osobowych i 200 pociągów towarowych. Podobne zobowiązanie podjęli pracownicy drużyn konduktorskich z Nowego Sącza, którzy z okazji wyborów do rady zakładowej podjęli się przeprowadzić bezawaryjnie 200 pociągów zbiorowych.

Z ZAGRANICY

METODA INŻYNIERA KOWALEWA W GOSPODARCE PAROWOZOWEJ

Cechą charakterystyczną metody inżyniera Kowalewa, mającej szerokie rozpowszechnienie w gospodarce parowozowej ZSRR, jest duża różnorodność operacji roboczych, wykonywanych w zmieniających się warunkach ruchu. Wywołuje to konieczność dokładnego przestudiowania zagadnienia i wybrania jako przedmiotu studiów najważniejszych i najbardziej charakterystycznych operacji roboczych. Na podstawie dokładnej analizy robót poszczególnych ogniw gospodarki parowozowej opracowuje się szczegółowy plan, który przewiduje przede wszystkim przewyższenie słabych punktów. W zakresie eksploatacji parku parowozowego przedmiotem starannych badań są następujące zagadnienia: prowadzenie pociągów ciężkiej wagi, przyspieszenie obrotu parowozów, zwiększenie średniodobowych i międzyremontowych przebiegów, osiągnięcie największej oszczędności w zużyciu paliwa oraz troskliwa obsługa parowozu. Każdy z tych przedmiotów jest z kolei podzielony na szereg elementów, których dokładne przestudiowanie powierza się poszczególnym inżynierom lub technikom. Najważniejszym tematem jest tu oczywiście prowadzenie pociągów ciężkiej wagi. Temat ten dzieli się na szereg elementów, do których należy np. ustalenie najlepszego sposobu ogrzewania kotła dla osiągnięcia najwyższej wydajności, przygotowanie kotła dla przewyższenia oporu przy jeździe pod górę, najsukursowniejsze sposoby zasilania kotła oraz najodpowiedniejsze w istniejących warunkach metody prowadzenia pociągu. Po dokładnym przestudiowaniu całego zagadnienia opracowuje się instrukcję, zawierającą omówienie najlepszego sposobu jazdy na całym odcinku. Instrukcja ta jest nazywana paszportem stachanowskim.

1000 KILOMETRÓW PRZEBIEGU PAROWOZU W DWIE DOBY

Jak donosi dziennik kolejarzy radzieckich „Gudok“, z inicjatywy maszynisty pięćsetnika, Pietrowa, w parowozowni Moskwa I Moskiewsko - Riaziańskiej Kolei został opracowany ostatnio harmonogram obrotu parowozów pasażerskich. Cechą charakterystyczną tego harmonogramu jest to, że jednym parowozem obsługuje się pociąg dalekobieżny i pociąg miejscowy oraz to, że obejmuje on dwudobowy przebieg parowozu, a mianowicie: 600 kilometrów w ciągu pierwszej doby i 400 kilometrów w ciągu drugiej doby. Poczynając od pierwszego stycznia kursują już tytułem próby dwa parowozy, z których jeden prowadzony jest przez maszynistę Pietrowa, a drugi przez maszynistę Lebediewa. Przez pierwsze 9 dób stycznia przebieg każdego z wymienionych parowozów wyniósł 4.500 kilometrów. Maszynista Pietrow rozpoczął swą podróż 1 stycznia o godzinie 8.40, a zakoń-

czył 3 stycznia o godzinie 5.15. Ogólny przebieg w ciągu 44 godzin 35 minut wyniósł więc 1.000 kilometrów. O godzinie 8.40 rozpoczęła się już następna tura.

BRIAŃSK — STACJA PRZODUJĄCEJ TECHNOLOGII

Stacja Briańsk słynie jako jedna z najlepszych stacji radzieckich pod względem szybkości obrotu wagonów. Kolektyw pracowniczy tej stacji opracował i wprowadził w życie przodującą technologię, przy pomocy której uzyskał poważne zwiększenie zdolności operacyjnej na wszystkich odcinkach swej pracy, a przede wszystkim znacznego skrócenia czasu postojów wagonów. Jeżeli dawniej na przygotowanie pociągu w parku przybycia zużywano 36 minut, to obecnie w wyniku skonsolidowania operacji wystarcza na to samo zaledwie 15 do 20 minut. Czas przepuszczenia jednego pociągu z górki rozrządowej skrócono z 15 do 9 minut. Dawniej od chwili nagromadzenia wagonów do pełnej gotowości pociągu do drogi przechodziło od 1,5 do 3 godzin a obecnie dzięki nowej technologii czas ten skrócony został do 30 — 35 minut.

540 KILOMETRÓW NA DOBĘ PRZY 40° MROZIE

Podczas 40 stopniowego mrozu prowadził swój ciężkiej wagi pociąg towarowy maszynista radziecki Biełolipieckij. Podjeżdżając do stacji Tokuszy zakomunikował on przez radio stacyjnemu dyspetcerowi Smirnowowi, że nie będzie brać wody. Pociąg przybył do Izil - Kul przed wyznaczonym terminem. Tak jeżdżą maszyniści radzieccy ze stacji Pietropawłosk pomimo ostrych mrozów i śnieżnych zawiei. Skracając postoje na stacjach do minimum i przekraczając normy szybkości technicznej, stwierdza „Gudok“, maszyniści ci zwiększają dobowy przebieg parowozów i oszczędzają paliwo. Brygady maszynistów Cumenko, Fedianina, Bubińczyka i innych osiągają obecnie 540 kilometrów przebiegu w ciągu doby.

KOLEJARZE RADZIECCY WALCZA O OBNIŻENIE KOSZTÓW PRZEWOZU

Ustrój socjalistyczny stworzył dawniej niespotykane warunki dla rozwoju sił produkcyjnych. Ujawnił on i oddał na użytek społeczny niewyczerpane źródła inicjatywy twórczej, dzięki której zapewniony jest ciągły wzrost bogactwa narodowego, potencjału gospodarczego i dobrobytu mas pracujących. Kolejarze radzieccy, podobnie jak robotnicy w innych gałęziach gospodarki narodowej, starają się wszelkimi siłami podnosić wydajność pracy i oszczędzać środki materiałowe, paliwo i narzędzia pracy, aby obniżyć koszt własny przewozów kolejowych. Dowodem ich osiągnięć jest fakt, że zobowiązanie, dane Generalissimusowi Stalinowi, obniżenia w roku 1950 kosztów własnych przewozów o 1 proc. w porównaniu z planem, zostało nie tylko dotrzymane, ale i prze-

kroczone. Omawiając te osiągnięcia kolejarzy radzieckich, dziennik „Gudok“ przypomina, że zwiększenie szybkości handlowej pociągów tylko o 1 kilometr na godzinę przyspiesza o prawie 3 godziny obrót wagonów i zwalnia jednocześnie do innych prac około 2000 konduktorów. Dziennik zwraca uwagę również na doniosłe znaczenie oszczędzania paliwa, o czym świadczy fakt, że gdyby każdy maszynista radziecki zaoszczędził tylko jeden procent paliwa, to państwo otrzymałoby ponad 70 milionów rubli oszczędności w ciągu roku. Dziennik podaje liczne przykłady, gdzie oszczędność paliwa przez maszynistów wyniosła od 5 do 6 procent wyznaczonych norm.

ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ALBANI

Szybki rozwój życia gospodarczego oraz szerokie perspektywy takiego rozwoju na przyszłość wywołały konieczność szybkiej rozbudowy albańskiej sieci kolejowej. Było to zadanie bardzo trudne, zważywszy na ograniczone środki materialne, olbrzymie trudności terenowe oraz brak fachowców i niezbędnego doświadczenia w tym zakresie. Należy stwierdzić, że pięcioletni okres niepodległego bytu Albanii przyniósł imponujące osiągnięcia gospodarcze również na odcinku kolejnictwa. Przyczyniła się do tego pomoc Związku Radzieckiego w materiale, sprzęcie kolejowym, urządzeniach technicznych oraz w postaci licznych grup fachowców, które szkoliły kadry kolejarzy albańskich. Znaczny udział w budowie kolei albańskich miała młodzież, która z wielkim entuzjazmem wykonywała powierzone jej prace. W latach 1946 — 1947 na apel partii i rządu stawilo się do pracy przy budowie kolei 30.000 młodzieży. Dzięki

ofiarniej pracy tej młodzieży 43-kilometrowy odcinek kolei od portu albańskiego Durres do Pecziny, do pól naftowych okręgu Patos i miasta Kuczewo (obecnie miasto Stalin), już na 30 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, 7 listopada 1947 roku, pierwszy w historii Albanii pociąg przejechał przez tę ważną linię kolejową. Zdobywszy w ten sposób doświadczenie z budowy pierwszej albańskiej kolei żelaznej, młodzi budowniczowie rozpoczęli wkrótce potem budowę drugiej linii kolejowej, wiodącej od portu Durres do stolicy — Tirany. Zadanie to było wykonane na Dzień Armii Radzieckiej — 23 lutego 1949 roku. W jesieni tego samego roku była zbudowana trzecia linia kolejowa w pobliżu Tirany, a w ciągu roku 1950 wybudowana była czwarta linia kolejowa Peczina — Elbasan. Linia ta była wykonana przy pomocy 28 tysięcy młodzieży albańskiej, a oddanie jej do użytku nastąpiło w 71 rocznicę urodzin Józefa Stalina, w dniu 21 grudnia 1950 roku.

TROSKA O DOBROBYT KOLEJARZY RADZIECKICH

Tam, gdzie niedawno jeszcze była pustynia, znajduje się obecnie jedna z najbardziej ruchliwych stacji Kolei Orenburskiej, Gudron. W roku ubiegłym oddanych tam zostało do użytku 20 nowych domów mieszkalnych, klub kolejarzy i szkoła średnia. Budownictwo mieszkaniowe rozwija się na wszystkich odcinkach tej kolei. Np. przy stacji Orsk władze kolejowe wybudowały i sprzedają na dogodnych warunkach maszynistom 85 domków jednorodzinnych. Kolejarze Kolei Orenburskiej żyją w dobrobycie. Ostatnio nabyli oni do własnego użytku 115 odbiorników lampowych, 25 samochodów osobowych i 85 motocykli.

PRZEGLĄD WYDAWNICZY

WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY SŁUŻBY MECHANICZNEJ

Nasza literatura techniczna, dotycząca spraw kolejowych, a przede wszystkim służby mechanicznej, jest bardzo uboga. Mamy kilka dzieł, które się ukazały jeszcze przed wojną i d'atego pod wielu względami straciły na aktualności i wymagałyby uzupełnienia lub częściowego przerobienia. Po wojnie z dziedziny służby mechanicznej wyszły właściwie tylko dwie książki, a mianowicie „Gospodarka parowozowa“ inż. Łaszkiewicza oraz „Parowóz“ inż. Fabianiego. W druku znajduje się obecnie „Podręcznik d'a maszynisty parowozowego“, a w opracowaniu są „Wagony towarowe i ich naprawa“, „Pod-

ręcznik dla rewidenta wagonów“, „Hamulce kolejowe“, „Gospodarka smarna“ oraz „Walka z osadem kamienia kotłowego i sadzy na parowozach“.

Jest to bardzo mało, zwłaszcza jeżeli się weźmie pod uwagę ogromną dziedzinę służby mechanicznej i różnorodność jej zadań. Skarżymy się na niedostateczne wyszkolenie naszych pracowników, na niedostateczny poziom ich pod względem technicznym, a tymczasem nie dajemy im, albo w mierze zupełnie niewystarczającej, możliwości nabycia lub pogłębienia swej wiedzy i wiadomości. Tymczasem technika idzie naprzód w szybkim tempie, powstają nowe zagadnienia i zadania nie tylko czysto techniczne,

ale również organizacyjne, ściśle zresztą związane z rozwojem techniki. Przed nami stoi więc zadanie przygotowania kadr na odpowiednim poziomie. Jednym z warunków wykonania tego zadania jest zaopatrzenie pracowników we właściwą literaturę techniczną.

„Wydawnictwa Komunikacyjne” wspólnie ze Służbą Mechaniczną Dyrekcji Generalnej KP ustaliły wykaz dzieł, które ich zdaniem powinny się ukazać w druku w najbliższych latach. Wykaz ten obejmuje, prócz tłumaczeń podstawowych dzieł technicznych radzieckich, prace oryginalne polskie. Wśród ostatnich na uwagę zasługują:

„Podręcznik dla palacza parowozowego”, „Podręcznik o gospodarce ciepłej na PKP”, „Gospodarka ciepła w kotłowniach”, „Podręcznik dla rewidentów kotłowych”, „Wagony osobowe i ich naprawa”, „Nowoczesne ogrzewanie i instalacja wagonów”, „Naprawa bieżąca wagonów”, „Podręcznik dla rzemieślników przy naprawie bieżącej wagonów”, „Szybkobieżne Diesle kolejowe”, „Podręcznik dla maszynisty wagonu motorowego i lokomotywy spalinowej”, „Podręcznik dla kierowców drezyn motorowych”, „Naprawa wagonów motorowych i lokomotyw spalinowych”, „Naprawa drezyn motorowych”, „Podręcznik dla komisarzy odbiorczych taboru w wytwórniach i hutach”, „Urządzenia mechaniczne w parowozowniach i wagonowniach”, „Podręcznik dla maszynisty stacji wodnych”, „Podręcznik naprawy i utrzymania wag kolejowych”, „Organizacja i wyposażenie warsztatów pomocniczych”, „Sprężarki powietrzne, ich naprawa i utrzymanie”, „Naprawa bieżąca parowozów i jej organizacja”, „Naprawy okresowe parowozów w parowozowniach”, „Organizacja i wyposażenie motowozowni”, „Podręcznik dla kierowników robót”.

Program wydawnictw więc jest bardzo bogaty. Do jego realizacji należy przystąpić natychmiast, przy czym żywy udział w tym powinni wziąć wszyscy pracownicy kolejowi, nie tylko z Dyrekcji Generalnej KP i z Dyrekcji Okręgowych KP, ale przede wszystkim pracownicy

z linii. Większa część książek przewidziana jest do użytku niższych i średnich pracowników; napisaniem tych dzieł powinni więc przede wszystkim zająć się pracownicy, znający dobrze potrzeby i poziom czytelników, dla których książki mają być przeznaczone, pracownicy, mający odpowiednie doświadczenie oraz wiadomości fachowe, którzy by prócz tego potrafili do nich przemówić językiem prostym i zrozumiałym. Wszędzie na linii znajdują się niewątpliwie tacy pracownicy i dlatego nie ma obawy, że zabraknie autorów do napisania książek.

Napisania dzieła może się podjąć jeden autor lub też cały zespół w zależności od posiadanej wiedzy, doświadczenia, czasu jak również objętości dzieła.

Prace autorskie honorowane są według stawek ustalonych przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego i wynoszą dla poziomu I 600 do 900 zł, dla poziomu II — 750 do 1.050 zł, dla poziomu III — 600 do 900 zł, dla poziomu IV — 900 do 1.200 zł za arkusz drukarski.

Poziom I oznacza książki dla najniższej kategorii pracowników, poziom II dla rzemieślników, rewidentów wagonów itp., poziom III dla średniej administracji itd. Książki, przewidziane w programie wydawnictw, dotyczą prawie wyłącznie poziomu II i III.

Jako arkusz drukarski rozumie się 40.000 znaków drukarskich, a więc 16 arkuszy formatu A4. Rysunki liczy się jak tekst.

Za wykonanie samych rysunków przewidziana jest osobna opłata, przy czym autor może wykonać rysunki sam lub też wykona je redakcja.

Autor może otrzymać zaliczkę w wysokości nie przekraczającej 50% stawki za całe dzieło, dalsze 30% otrzymuje po oddaniu książki do druku, a resztę po jej wydrukowaniu.

Wszystkie sprawy związane z wyznaczeniem autora, zawarcia z nim umowy itd. załatwia redakcja „Biblioteki Komunikacyjnej”, do której przyszli autorzy proszeni są zgłosić się pisemnie lub telefonicznie (Warszawa, tel. kol. 5541).

Inż. Józef Nowkuński — „O projektowaniu dróg żelaznych”. „Biblioteka Komunikacyjna” nakładem W. K. Form. A5, str. 120, rys. 33, tablic 19, Warszawa 1950 r.

We wstępie Autor podaje określenie projektów dróg żelaznych jako pochłaniających dużo pracy, cytując je z 3 — tomowego dzieła profesora A. W. Gorinowa pt. „Projektowanie żelaznych dróg”, wydanego w 1948 r. Wskazując równocześnie na brak w naszej literaturze technicznej dzieła omawiającego zagadnienie projektowania i budowy dróg żelaznych z teoretycznego punktu widzenia oraz na trudności związane z opracowaniem takiego dzieła, Autor daje tym samym do zrozumienia, że 120-stroni-

cowa broszura nie może omawiać całości tak obszernego zagadnienia.

Istotnie, po omówieniu w dużym skrócie (na 4-ech str.) zagadnienia badań ekonomicznych i nieco obszerniej (na 24 stronach) różnego rodzaju badań technicznych z opisem przyrządów i narzędzi potrzebnych do tych badań, Autor poświęca resztę broszury omówieniu dwóch fragmentów projektowania nowej kolei: w części II — rozmieszczenia na trasie małych mostów i przepustów oraz obliczenia ich otworów i w części III — rozmieszczenia stacyj na nowych drogach żelaznych.

Najobszerniej omówione jest pierwsze z tych zagadnień. Autor uważa, że projekt profilu

podłużnego drogi żelaznej zależy w bardzo znacznym stopniu od rozmieszczenia na trasie małych mostów i przepustów oraz od rodzaju tych obiektów i szerokości ich otworów. Od poprawnego ich zaprojektowania zależy koszt budowy drogi żelaznej oraz zależą przyszłe koszty jej utrzymania.

Oprócz wyjaśnienia wzorów i tablic stosowanych do obliczania szerokości otworów oraz wskazówek co do wielkości odpływu wód opadowych ze zlewni, Autor omawia szczegółowo teorię przepływu wody pod mostem. Omawia on też stosowanie wykresów do ułatwiania obliczeń małych otworów wskazując na warunki, w których wykresy właściwie opracowane mogą dać poważne przyspieszenie pracy.

Część II zakończona jest opisem typowych przepustów i małych mostów stosowanych na kolejach polskich, z tablicami zawierającymi ilość podstawowych materiałów potrzebnych do ich budowy.

Zagadnieniu rozmieszczenia stacji, od czego zależy przelotność projektowanej linii kolejowej, poświęcone jest bardzo mało miejsca w polskiej literaturze technicznej. Uzupełniając do pewnego stopnia tę lukę Autor streszcza na kilku stronach wypowiedzi w tej sprawie profesora A. W. Gorinowa, omawiającego ją bardzo szeroko i obszernie w wyżej zacytowanym dziele. Oprócz tego podaje Autor wzór do obliczania przelotności szlaku i kilka wzorów do obliczania czasu jazdy pociągów na projektowanej linii, wchodzącego do wzoru przelotno-

ści szlaku. Szczegółowo omówione są sposoby zastosowania wyżej wymienionych wzorów w praktyce, stopień dokładności wyników obliczeń wg poszczególnych wzorów oraz celowości stosowania tego lub innego wzoru w zależności od rodzaju projektowanej linii.

Przytaczając kilka wzorów do obliczania czasów jazdy, wzorów stosowanych w Polsce i w ZSRR w różnych odmianach, Autor nie podaje niestety odmiany jednego z tych wzorów, uproszczonego przez prof. inż. S. Skawińskiego, chociaż wspomina, że wzór ten, stosowany obecnie przy projektowaniu nowych linii w Polsce, znacznie ułatwia pracę przy obliczaniu czasu zajęcia szlaków przez parę przebiegających pociągów.

Szkoda, że praca Autora ogranicza się właściwie do omówienia dwóch wyżej wymienionych zagadnień i pomija szczegóły innych zagadnień, niemniej istotnych, jak np. nowoczesne zasady projektowania trasy w planie i profilu podłużnym z uwzględnieniem przede wszystkim korzystniejszych warunków eksploatacji drogi żelaznej, o czym Autor wspomina tylko w kilku wierszach, oraz wielu innych.

W każdym bądź razie omawiane dzieło należy powitać z uznaniem jako zaczątek literatury o projektowaniu i budowie dróg żelaznych, literatury na wysokim poziomie zarówno pod względem teoretycznym, jak i wskazówek praktycznych, opartych na poważnym zasobie wiedzy i własnego bogatego doświadczenia.

W. N.

O WŁAŚCIWE WYKORZYSTANIE TABORU KOLEJOWEGO

W numerze 2 czasopisma „Życie gospodarcze” zamieszczony został pod powyższym tytułem interesujący artykuł, omawiający dotychczasowe osiągnięcia kolejnictwa polskiego i jego doniosłą rolę w realizacji Planu 6-letniego oraz w ogólnym rozwoju gospodarki narodowej. Autor artykułu, red. Michał Sadulski, przypominał na wstępie, że w Polsce przedwrześniowej zdolność załadowcza wagonów towarowych była tylko w 67% wykorzystana, obrót wagonów wynosił 7.17 dni, a przeciętny przebieg dobowy parowozów zaledwie 147 km. Zdolność przewozowa Polskich Kolei Państwowych nie mogła być wówczas należycie wykorzystana z powodu niskiego poziomu uprzemysłowienia kraju oraz niskiej stopy życiowej ludności pracującej. Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja kolejnictwa w Polsce Ludowej. Już bowiem w roku 1949 Polskie Koleje Państwowe przewiozły o 3,3% więcej pasażerów oraz o 80,3% więcej towarów niż w roku 1938, który był rokiem najlepszej koniunktury w Polsce przedwrześniowej. Dodać należy, że

współczynnik obrotu wagonów wykazał poprawę o 20,7%, dobowy przebieg wagonów osobowych o 66%, dobowy przebieg parowozów o 15,2%, a wykorzystanie wagonów podniosło się z 67% do 90%. Plan 6-letni postawił przed Polskimi Kolejami Państwowymi zadanie znacznego podniesienia zdolności przewozowej w porównaniu z rokiem 1949. Przy założeniu zwiększenia taboru kolejowego tylko o 13,5% PKP mają przewieźć o 74,6% więcej towarów i o 90,5% więcej pasażerów na kolejach normalnotorowych. Modernizacja i postęp techniczny pozwolą na poprawę wszystkich podstawowych wskaźników. Wyposażenie kolei w nowoczesną technikę, mechanizacja robót ciężkich oraz wprowadzanie nowych procesów technologicznych, opartych na doświadczeniach radzieckich, a z drugiej strony racjonalizatorstwo, nowatorstwo i socjalistyczne współzawodnictwo pracy przy jednoczesnym rozszerzaniu szkolenia zawodowego, umożliwią kolejnictwu polskiemu pomyślne wykonanie doniosłych zadań Planu 6-letniego. Realizacja tych zadań stanowić będzie poważny wkład w rozwój naszego życia gospodarczego i społecznego, wkład w budowę fundamentów socjalizmu.

Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

KOMUNIKAT ZARZĄDU GŁÓWNEGO

1. Doroczny Walny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia odbędzie się w dniach 15 — 16 kwietnia 1951 r. w Białymstoku. Zebrania wyborcze w Oddziałach zakończono.

2. W dniu 30 stycznia 1951 r. odbyło się rozszerzone posiedzenie Komisji Naukowo - Technicznej z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji.

Na posiedzeniu tym przedyskutowane zostały następujące sprawy:

- a) plan akcji odczytowej na 1951 r.,
- b) sprawy związane z organizacją wieczorów dyskusyjnych, na których będą wygłaszane krótkie referaty i koreferaty.

Referent i koreferent wysuwają konkretne tezy do przedyskutowania przez zebranych,

- c) sprawy organizacji krótkoterminowych kursów dokształcających dla inżynierów i techników w celu zapoznania ich z najnowszymi zdobyczami techniki w każdej dziedzinie wiedzy technicznej związanej z zagadnieniami komunikacyjnymi,
- d) sprawa organizacji kursów korespondencyjnych dla kandydatów uprawnionych do ubiegania się o uzyskanie stopnia inżyniera,
- e) sprawy tegorocznych zjazdów naukowo-technicznych, na których omawiane będą specjalne zagadnienia o wąskim zakresie wzorem zjazdów odbytych w roku ubiegłym,
- f) tematyka referatu na Zjazd Delegatów.

Dyskusja nad tymi sprawami ustaliła zasadnicze wytyczne, które będą rozpatrzone na najbliższym posiedzeniu Zarządu Głównego.

3. Materiały Zjazdów Naukowych Sekcji Dróg Publicznych i Sekcji Dróg Wodnych zostały przesłane do Ministerstwa Komunikacji, a Sekcji Kolejowej — do Dyrekcji Generalnej KP do wykorzystania.

4. Rozpatrzono 6 wniosków racjonalizatorskich nadesłanych przez Biuro Techniki Dyrekcji Generalnej KP do zaopiniowania. Rozpatrywanie szeregu wniosków wymaga znacznego czasu wobec konieczności w wielu wypadkach zwrócenia się o opinię do wybitnych fachowców,

profesorów Politechniki lub Instytutów Naukowo - Badawczych.

5. Na zlecenie Sekretariatu Generalnego Naczelnej Organizacji Technicznej Komisja Naukowo - Techniczna Zarządu Głównego opracowała ramowe programy szkolenia personelu dla Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, a mianowicie:

- a) na kurs dla personelu administracyjno-technicznego,
- b) na kurs dla pogłębienia wiadomości inżynierów i techników w zakresie wykonawstwa,
- c) na kurs 1½ roczny dla dokształcania praktyków do uzyskania stopnia technika,
- d) na kurs przeszkoleniowy robotników na poziomie majstrów dla: 1) brukarzy, 2) cieśli, 3) betoniarzy, 4) asfalcjarzy, 5) zbrojarzy i 6) majstrów wykonywujących nawierzchnie tłuczniowe.

6. Na skutek wystąpienia Komisji Weryfikacyjno - Egzaminacyjnej przy Politechnice Warszawskiej na stopień inżyniera - mechanika i elektryka w sprawie rozpatrywania podań kandydatów na stopień inżyniera w zakresie zabezpieczenia ruchu pociągów, a nie posiadających dostatecznych wiadomości z zakresu elektrotechniki czy mechaniki. Sprawa ta została rozpatrzona na specjalnej konferencji z udziałem przedstawicieli: a) Naczelnej Organizacji Technicznej, b) Wydziału Komunikacyjnego Politechniki Warszawskiej, c) Dyrekcji Generalnej KP, d) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji. Przy uwzględnieniu na tej konferencji opinii zgłoszonych w formie telefonogramów: prof. Stefańskiego w imieniu Komisji Weryfikacyjno - Egzaminacyjnej na stopień inżyniera - mechanika, prof. Kühna w imieniu Komisji Weryfikacyjno - Egzaminacyjnej na stopień inżyniera-elektryka, uchwalono konieczność powołania przy Politechnice Warszawskiej nowej Komisji Weryfikacyjno-Egzaminacyjnej obejmującej następujące działy: a) Dróg Publicznych i Lotnisk, b) Kolei Żelaznych, c) Ruchu Kolejowego, który obejmie ruch kolejowy i zabezpieczenie ruchu pociągów.

Powołanie wyżej wymienionej Komisji Weryfikacyjno - Egzaminacyjnej zostało potraktowane przez Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki pozytywnie.

Wydawnictwa Komunikacyjne

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 400-60,4 wew. 57

wydały popularne prace w ramach

BIBLIOTECKI PRZODOWNIKÓW I RACJONALIZATORÓW W KOMUNIKACJI:

Paweł Kocot — Moje doświadczenia na parowozie

Antoni Zawadniak — Tajemnica mego powodzenia

Stanisław Zep — Moje pomysły i osiągnięcia

Emanuel Gerlich — Z doświadczeń torowego

Seweryn Michalski — Z życia i praktyki maszynisty

Julian Szpak — Z pamiętnika elektromontera

Wojciech Czapczyk, Marian Krygier i Bronisław Szwarc —
Jak opanować socjalistyczną metodę konserwacji i eksploatacji parowozu

DO PRENUMERATORÓW

Wszyscy prenumeratorzy czasopisma,
którzy nie odnowili prenumeraty na
rok 1951, proszeni są o jej wznowienie

Zamówienia należy kierować do Administracji Wydawnictw
Komunikacyjnych, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Równocześnie prosimy o wpłacanie
należności za prenumeratę z góry
na nasze konto PKO I-8523/110
z podaniem, na jakie czasopismo
została dokonana wpłata

Odbiorcom, którzy nie potwierdzą prenumeraty na rok 1951,
zmuszeni będziemy wstrzymać wysyłkę czasopisma

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, tel. 400-60/4 wewn. 57

**wydoby własnym nakładem
następujące książki:**

- Inż. Mieczysław Zabłocki** — Hamulce kolejowe, wyd. 3, 1946 r., str. 206, 4 tablice kolorowe — wyczerpane.
- Aleksander Luciński** — Wodociągi kolejowe, wyd. 2, 1947 r., str. 350, 39 tablice — wyczerpane.
- Inż. Bogumil Hummel** — Utrzymanie nawierzchni kolejowej, 1947 r., str. 270, rys. 149. Cena zł 25 gr 50.
- Inż. Wacław Fabiani** — Parowóz, jego budowa i utrzymanie, 1947 r., str. 383, rys. 111 — wyczerpane.
- Inż. Wacław Jacyna** — Tablice do szybkiego i ścisłego tyczenia łuków przy studiach, budowie i utrzymaniu dróg żelaznych, szos i kanałów. Wyd. 6, 1947 r., str. 278 — wyczerpane.
- Inż. Mieczysław Łopuszyński** — Podstawowe zagadnienia polityki komunikacyjnej, 1947 r., str. 402, 21 map i 91 tablic. Cena zł 24.
- Inż. Tytus Świeściakowski** — Gospodarka opała na kolejach żelaznych, 1948 r., str. 89, rys. 26. Cena zł 6.
- Drogi Wodne** — Praca zbiorowa pod redakcją inż. Tadeusza Tilingera, część I 1949 r., str. 514, tablic 51, rys. 165. Cena zł 48.
- Inż. Jerzy Zazulak** — Zarys elektromechanicznych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na stacjach kolejowych, 1948 r., str. 174, tablic 75. Cena zł 15.
- Inż. Józef Nowkuński** — Budowa, stateczność i trwałość podtorza kolejowego, 1948 r., str. 136, rys. 58 — wyczerpane.
- Mgr Zbigniew Mika** — Roszczenia przy przewozie towarów koleją, 1948 r., str. 214 — wyczerpane.
- Eugeniusz Horniak** — Podręcznik dla służby konduktorskiej, 1948 r., str. 191, rys. 20. Cena zł 15.
- Władysław Gay i dr Teofil Bissaga** — Podręcznik do nauki przepisów o odprawie i przewozie przesyłek towarowych, 1948 r., str. 240, tablic 7. Cena zł 20 gr 40.
- Mgr. Zygmunt Cholewa** — Urządzenia przeładunkowe, 1949 r., str. 244, rys. 133. Cena zł 28 gr 80.
- Dr Kazimierz Bojanowicz** — Najważniejsze zagadnienia bezpieczeństwa i higieny pracy oraz psychotechniki na kolejach, 1949 r., str. 147, rys. 36 — wyczerpane.
- Inż. Michał Wyrobisz** — Zakładanie, prowadzenie i eksploatacja kępek wiklinowych — wyczerpane.
- Inż. Hipolit Łaszkiewicz** — Gospodarka parowozowa na kolejach, 1950 r., str. 344. Cena zł 22 gr 50.
- Inż. Jan Miedziński** — Bezpieczeństwo pracy i ruchu na drogach. Cena zł 17 gr 10.
- Inż. Jan Miedziński** — Kosztorysowanie prostszych robót drogowych. Cena zł 8 gr 90.
- Inż. Józef Nowkuński** — O projektowaniu dróg żelaznych. Cena zł 20.
- Inż. Karol Lau** — Podstawowe wiadomości dla dyżurnych ruchu.
- E. Garczyński, J. Issakiewicz, J. Joź** — Zasiłki rodzinne.
- Dr Tadeusz Heynar** — Korzystanie z wagonów towarowych PKP.

W przygotowaniu

- Inż. Teobald Neumann** — Podręcznik dla maszynisty parowozowego.
- Inż. Tadeusz Kuliszowski** — Urządzenia teletechniczne na kolei.
- S. A. Bielunow** — Praca zbiorowa, tłumaczenie z rosyjskiego. — Planowanie komunikacyjne.
- Inż. Michał Krajewski** — Obliczenia sieci wodociągowej i urządzeń pompowni na kolejach.
- Inż. Roman Podoski** — Urządzenia elektryczne na kolejach.

